



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL
MENCIÓN PERIODISMO
“TRABAJO DE GRADO”

CARACAS EN TRÁNSITO

Reportaje de investigación sobre el transporte público masivo

Tesistas:

Isayen HERRERA GUTIÉRREZ
Andrea MONTILLA KAUEFATI

Tutor:

Javier CONDE

Caracas, septiembre de 2011

Formato G:

Planilla de evaluación

Fecha: _____

Escuela de Comunicación Social

Universidad Católica Andrés Bello

En nuestro carácter de Jurado Examinador del Trabajo de Grado titulado:

dejamos constancia de que una vez revisado y sometido éste a presentación y evaluación, se le otorga la siguiente calificación:

Calificación Final: En números _____ En letras: _____

Observaciones _____

Nombre:

Presidente del Jurado

Tutor

Jurado

Firma:

Presidente del Jurado

Tutor

Jurado

A cada uno de los sobrevivientes de esta ciudad

AGRADECIMIENTOS

A mi mamá por animarme a continuar en momentos de tensión de la carrera y por tenerme tanta paciencia y comprensión durante estos meses de trabajo.

A Acianela Montes de Oca por inspirarme el amor por el periodismo y servirnos de guía indispensable en esta investigación.

A Javier Conde por orientarnos en la mejor forma de escribir estas historias y muchas otras durante la carrera.

A todos aquellos personajes que ayudaron a completar el rompecabezas del tránsito caraqueño.

Andrea

A Dios y mi familia por ayudarme a alcanzar mis metas.

A Acianela Montes de Oca por formarme como profesional e inculcarme la pasión y ética que se necesita para ser periodista.

A Javier Conde quien guió los últimos pasos de esta carrera.

A cada uno de los personajes que inspiraron esta tesis. Ustedes que me ayudaron a ser mejor persona y amar a esta ciudad con sus bondades y desaciertos.

Dedicado especialmente a mi abuela Irma. Tú que siempre esperaste este momento y que lo estás disfrutando en la distancia.

Isayen

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	7
II. MÉTODO	9
PRESENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	9
FICHA TÉCNICA.....	11
TÍTULO.....	11
DEFINICIÓN.....	11
DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO.....	11
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	12
OBJETIVO GENERAL.....	12
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	12
ALCANCE.....	12
LIMITACIONES.....	13
TIPO DE INVESTIGACIÓN Y PARADIGMA.....	13
MODALIDAD Y GÉNERO.....	14
PÚBLICO META.....	15
MÉTODOS APLICADOS.....	15
SELECCIÓN DE FUENTES.....	18
MAPA DE ACTORES.....	19
ESTRUCTURA DEL REPORTAJE.....	23
REDACCIÓN DEL REPORTAJE.....	24
III.EL REPORTAJE	25
CAPÍTULO I: CARACAS DESDE EL ASIENTO TRASERO	26
JODIDOS PERO EN CARACAS.....	26
DEL ROSAL PA’ PETARE EN CINCO MINUTOS.....	31
LA TRAVESÍA DE LLEGAR A TIEMPO.....	34
BUSCARACAS, LA HERIDA ROJA DE LA CIUDAD.....	37
DESDE LA VENTANILLA DE UNA BUSETA.....	44
“NOS ESTÁN MATANDO”.....	51
CAPÍTULO II: CON DIOS DE COPILOTO	55

LOS CAMINOS ENCENDIDOS DE PETARE.....	59
CATIA: “ESTO ES EL BARRIO, UN CUERPO A CUERPO”.....	62
SOBREVOLANDO LOS TECHOS DE ZINC.....	64
CAPÍTULO III: DE OBRA MONUMENTAL A PESADILLA	
CARAQUEÑA.....	73
COLOR POLÍTICO INVADE LA MERITOCRACIA.....	78
ESPACIO DE CENSURA.....	80
EL METRO EN UN BOLSILLO.....	86
@CARACASMETRO, UNA NUEVA GENERACIÓN DE USUARIOS.....	96
INVERTIR EN EL METRO ES VIAJAR MÁS RÁPIDO.....	98
IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	103
V. BIBLIOGRAFÍA.....	106
VI. ANEXOS.....	113

I. INTRODUCCIÓN

Estudiosos del urbanismo y de la vialidad aseguran que la falta de planificación urbana en el Distrito Capital ha agravado el congestionamiento en las vías durante los últimos cinco años. La Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotravial) considera que un vehículo se desplaza en la ciudad entre 10 a 15 kilómetros por hora, lo que obliga a los ciudadanos a disponer de varias horas diarias para sus desplazamientos.

De acuerdo a estudios elaborados por ingenieros expertos en vialidad, las medidas adoptadas por las autoridades locales del Distrito Capital se ejecutan de manera aislada y sin la coordinación de un ente supramunicipal. Pese a la existencia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, los investigadores en esta materia recomiendan la actuación de un instituto encargado de elaborar planes integrales que incentiven el trabajo mancomunado de los cinco municipios.

La administración del Distrito Capital obliga a la actuación de varias instancias. La coordinación urbanística de todos los municipios está en manos del gobierno del Área Metropolitana, según el decreto publicado en Gaceta Oficial N° 39.276 del 1 de octubre de 2009. Sin embargo, ese mismo año se instituyó una nueva figura administrativa, el Gobierno del Distrito Capital, que también goza de las competencias para “ejecutar las obras públicas de interés” en la entidad.

La ciudad está dividida a dos niveles –el metropolitano y el municipal- y además, según establece la Constitución en su artículo 16, es una entidad político-territorial, similar al resto de los 23 estados, conformada por el Distrito Capital. Jacqueline Faría, la actual jefa del Gobierno del Distrito Capital, ejerce el poder sobre los ámbitos mencionados.

El nombramiento de la figura de Jefe de Gobierno por encima del Alcalde Metropolitano, ha suscitado conflictos, principalmente con la Ley Especial de Transferencia de los Recursos y Bienes Administrados Transitoriamente por el Distrito Metropolitano de Caracas al Distrito Capital. En este decreto, el presupuesto perteneciente al Área Metropolitana pasa a manos del nuevo ente rector de la capital.

La polarización política afecta a ambos entes gubernamentales –la Alcaldía Metropolitana y el Gobierno del Distrito Capital- y también las relaciones entre los cinco municipios, lo que ha

impedido que se lleven a cabo políticas públicas en conjunto para mejorar la movilidad en la ciudad.

En ese sentido, una de las aristas fundamentales de la vialidad, el transporte público, se ve afectada por esta situación, puesto que presta un servicio en los cinco municipios. En vista de que 80% de la población se moviliza por medio de un sistema transporte público masivo que se encuentra deteriorado, el reportaje de investigación se centró en estudiar cómo esta situación afecta la calidad de vida de los transeúntes, a partir de tres capítulos que tratan el transporte superficial, el acceso a los barrios caraqueños y el sistema Metro de Caracas.

El primer apartado explica los métodos utilizados para abordar la investigación.

El capítulo I denominado “Caracas desde el asiento trasero” expone el contexto en el que se desenvuelve el transporte superficial de la ciudad. Asimismo, se describe cómo se han conformado las diferentes rutas de este sistema y el conflicto actual que vive el gremio de transporte, así como los efectos en la vida de los usuarios.

El capítulo II, “Con Dios de copiloto”, abarca la situación de movilidad en cuatro zonas populares de Caracas: Antímano, Petare, Catia y San Agustín. En este apartado se expone la accesibilidad a los barrios en un contexto de escasa planificación urbana e inseguridad.

El último capítulo titulado “De obra monumental a pesadilla caraqueña” describe la situación actual que se ha generado con la pérdida de la Cultura Metro.

II.MÉTODO

Presentación de la investigación

La falta de control y eficiencia del sistema de transporte público forma parte del caos urbano de la ciudad, lugar donde 2.200.000 vehículos transitan —casi la mitad de todos los automóviles que circulan en el país— (INTT, 2009)

A juicio del presidente del Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación del municipio Chacao (Iattc), Juan Andrés Rondón, el transportista “está a la deriva”. El funcionario asegura que no existe un órgano encargado de coordinar este sector, a lo que agrega la necesidad de abrir un canal exclusivo para los autobuses, la dotación de mejores unidades y la creación de paradas específicas.

Cerca de 18.000 unidades, entre camionetas por puesto, autobuses y rústicos, se movilizan de manera desorganizada por las calles del Distrito Capital, para completar casi tres millones de viajes en transporte público superficial por día, según la presidenta de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotravial), Celia Herrera.

En una ciudad donde 20% de la población se moviliza en automóvil particular, Herrera afirma que la mayoría (80%) se traslada en una flota escasa de transporte público, donde sólo 7% está compuesta por autobuses grandes con capacidad para más de 50 pasajeros. A esto añade que las unidades tienen en promedio unos 15 años de antigüedad.

La Federación de Transporte de Venezuela afirma que los trámites para el otorgamiento de créditos para la renovación de flotas, por parte del Fondo Nacional de Transporte Urbano (Fontur), son lentos. Además, considera que las tarifas de los pasajes no cubren los costos de inversión del trabajador del volante.

Se tomó en cuenta el acceso a las zonas trocales del Distrito Capital, debido a la expansión creciente de la ciudad, el déficit habitacional y la falta de organización urbana, que han obstaculizado la movilidad. En una ciudad donde una gran parte de la población vive en zonas marginadas, a las que por sus precarias condiciones urbanas es difícil acceder, han surgido alternativas para el traslado de estas personas. Desde el núcleo de las comunidades, nacen las cooperativas de los rústicos, que aunque logran penetrar en ciertos lugares a los que otro tipo de vehículo no podría, estos no cubren totalmente la demanda de pasajeros. Dependiendo de la zona,

existen rústicos que tienen paradas en un punto determinado, por lo que para algunas personas continúa vigente el proceso de tener que subir cientos de escalones para llegar a sus hogares.

Al tratarse de vehículos con una limitada capacidad, la alta demanda de pasajeros causa largas colas en las paradas para montarse en un *jeep*. Asimismo, a pesar de que la vialidad es precaria en estos lugares, lo que más destacan sus habitantes es la inseguridad que padecen al trasladarse a sus hogares. Según el presidente de la Federación de Rutas Troncales, Pablo Lugo, ocurren al menos 300 asaltos diarios dentro de las unidades. Cuenta que los barrios Gramoven, en Catia; La Bombilla, en Petare; y Santa Ana, en Antímamo, son las rutas más violentas.

Otra de las alternativas que han surgido para solucionar la movilidad de los caraqueños en zonas populares ha sido el sistema Metrocable. El 20 de enero de 2008 fue inaugurado este medio de transporte aéreo en San Agustín. El sistema de funiculares contempla cinco estaciones: Parque Central, Hornos de Cal, La Ceiba, El Manguito y San Agustín.

Expertos en transporte y vialidad coinciden en que este medio de transporte es insuficiente y aseveran que el Metrocable solo funciona como propaganda política.

El Metro de Caracas fue inaugurado el 2 de enero de 1983 con 6,7 km, para contribuir al desarrollo del transporte colectivo en Caracas. En un principio este proyecto sería el gran desahogo de la ciudad, pero actualmente se hace insuficiente para descongestionar la capital.

El sistema de transporte subterráneo traslada a dos millones de personas diariamente y 500 millones al año (Metro de Caracas C.A., 2010, Metro en cifras).

Desde 2007, el sistema desmejoró notablemente: numerosas quejas y denuncias se han publicado en la prensa con relación a la saturación de los andenes y vagones a toda hora, la poca frecuencia de la llegada de los trenes a cada estación, entre otras solicitudes. La respuesta del gobierno fue admitir los retrasos en los programas de inversión y mantenimiento, y aprobar recursos extraordinarios para acelerar un plan de mejoramiento.

Frente a este panorama, se estableció la siguiente hipótesis para el trabajo de investigación:

La ineficiente aplicación de políticas públicas para solucionar el colapso del transporte masivo del Distrito Capital, ha mermado la calidad de vida de sus habitantes.

La situación del transporte público masivo en el Distrito Capital no constituye una sección fija en los medios de comunicación venezolanos, los cuales tratan el tema de forma aislada cuando ocurre un hecho que se evidencia en la palestra pública. Por esta razón, el trabajo de

grado aporta una radiografía general sobre el problema de este sector y cómo afecta la vida de los transeúntes. Esta investigación sirve como base para futuras investigaciones, al ofrecer datos actualizados sobre el contexto en el que se desarrolla esta actividad.

Ficha técnica

Título

Caracas en tránsito. Reportaje de investigación sobre el transporte público masivo.

Definición

Reportaje interpretativo que contextualiza la situación de la movilidad en el Distrito Capital desde el transporte público masivo en los últimos cinco años.

Descripción del estudio

Esta investigación parte de la formulación de una hipótesis afirmativa que se va explicando a lo largo de tres capítulos que contextualizan cada uno de los tipos de transportes masivos existentes actualmente en el Distrito Capital: transporte público superficial de zonas urbanas e interurbanas, movilidad en las zonas troncales y Metro de Caracas.

La mayoría de las interpretaciones están sustentadas a través de los testimonios y vivencias de las personas que se entrevistaron para explicar la problemática que se vive en la capital, así como por fuentes expertas que permitieron avalar la hipótesis.

Objetivos de la investigación

Objetivo General

Realizar un reportaje interpretativo con el propósito de contextualizar la situación de la movilidad en el Distrito Capital desde el transporte público masivo en los últimos cinco años.

Objetivos Específicos

- Describir el contexto y el estado actual del sistema de transporte público masivo en el Distrito Capital.
- Conocer las acciones nacionales y municipales que se han aplicado para solucionar el problema vial en el Distrito Capital durante los últimos cinco años.
- Exponer el impacto de la violencia en el transporte público masivo del Distrito Capital.
- Caracterizar el comportamiento del ciudadano ante el estado actual del transporte público masivo.
- Describir las consecuencias sociales que se han generado a partir del colapso del transporte público masivo del Distrito Capital.

Alcance

La investigación sobre el transporte público masivo abarcó los últimos cinco años.

A pesar de que el problema del transporte público es un fenómeno nacional, el trabajo se delimitó sólo en la región capital puesto que 2.200.000 vehículos, casi la mitad de los automóviles que circulan en el país, transitan por el Distrito Capital y porque es el área donde se concentra la mayor cantidad de personas.

No se profundizó en los sistemas de transporte de taxis y moto taxis porque movilizan a una menor cantidad de personas en la capital.

Limitaciones

Se presentó la dificultad para acceder a voceros y documentos de las fuentes oficiales (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Fondo Nacional de Transporte Urbano y Metro de Caracas).

Tipo de investigación y paradigma

La metodología utilizada fue del tipo cualitativo, por tratarse de un procedimiento que busca “comprender la vida social por medio de significados y desde una perspectiva holística, pues se trata de entender el conjunto de cualidades interrelacionadas que caracterizan a un determinado fenómeno” (Navarrete, 2004, p. 278). En este caso, por ser el tema del transporte público masivo un tema que posee múltiples aristas, resultó pertinente emplear este método para que guiara la investigación.

Este trabajo se inscribe en el tipo de investigación exploratoria. De acuerdo al Manual del Tesista de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, el trabajo “se orienta a proporcionar elementos adicionales que clarifiquen áreas sobre las que existe un bajo nivel de conocimiento o en las cuales la información disponible esté sumamente dispersa”. La siguiente investigación se enmarca en dicha descripción ya que se estudia una situación que, pese a ser un tema de cobertura en los medios, no se ha abarcado a profundidad en un trabajo integral.

Dentro de esta metodología existen supuestos acerca de la realidad que orientan la comprensión de una realidad. En ese sentido, el paradigma que se escogió para contextualizar el transporte público masivo fue el constructivista. Según Ortiz (1998, p. 25), la realidad existe a partir de múltiples interpretaciones sociales. El Trabajo de Grado que se realizó reconstruye un fenómeno social a partir de diversas visiones y tendencias que experimentan desde cada una de sus perspectivas el estado actual del transporte público masivo.

Igualmente, como señala Krause (1995) con base en el paradigma constructivista, la realidad es el producto de un proceso de interacción entre el investigador y el investigado. Por esta razón, el reportaje interpretativo se inscribe en este supuesto científico ya que como

resultado de la observación participante de las tesis y del contraste entre las investigaciones documentales y los testimonios, se pudo llegar a una síntesis del tema y demostrar la hipótesis.

Modalidad y género

El siguiente Trabajo de Grado se inscribe en la modalidad de *Periodismo de Investigación*, ya que según Ulibarri (1999), este género consiste en indagar de manera profunda los fenómenos y hechos de interés general, para exponer sus causas, relaciones y perspectivas, mediante la utilización de diversas fuentes vivas y documentales.

La investigación sobre la contextualización del estado actual del transporte público masivo en el Distrito Capital implica una exploración exhaustiva sobre un problema que afecta a una gran cantidad de personas que transitan por la capital, debido a la falta de organización y eficiencia en las políticas públicas aplicadas.

De esta manera, es un tema que requiere ser contextualizado para llegar a sus causas y visiones diversas acerca del mismo.

Reyes (2008) concibe al periodista de investigación como “un experto armador de rompecabezas, cuyas piezas están dispersas y a menudo alguien trata de mantener ocultas. Su misión es poner las cosas juntas con el fin de mostrar cómo funcionan y cómo se comportan las personas en una sociedad en crisis” (p. 12). De esta manera, en este reportaje se buscó integrar a los diversos actores y sus visiones, con el fin de evidenciar las distintas aristas que presenta el tema de estudio y ofrecer una perspectiva integral y humanizada del problema.

Debido a la profundidad que requiere esta investigación, se decidió emplear el género de *reportaje*, específicamente el *interpretativo*. Según Santibañez (1974), la tarea de interpretar consiste en “situar en su contexto, explicar las motivaciones más profundas, analizar el sentido de la corriente diaria de noticias, separando lo trascendental de lo irrelevante” (p. 24). Esto es, precisamente, lo que se buscó en el Trabajo de Grado.

Por su parte, el reportaje

“Aborda el porqué y el cómo de un asunto, acontecimiento o fenómeno de interés general, con el propósito de situarlo en un contexto simbólico-social amplio, brindándole al lector de un modo instructivo y ameno antecedentes, comparaciones y consecuencias relevantes que lo ayuden a entenderlo”

(Benavides y Quintero, 2004, p. 223)

William Rivers (citado por Ulibarri, 1999, p. 24) diferencia entre el reportaje “estándar” y el “interpretativo”. El primero cuenta un acontecimiento, del cual sólo relatan los aspectos más resaltantes; el segundo analiza el hecho.

Para Ulibarri (1999), “el periodista debe esforzarse más por abrir ventanas que por describir las vistas que impiden ver: debe buscar lo que otros han dicho, lo que ha sucedido o lo que simplemente es, y transmitirlo ordenadamente al lector” (p. 32). El tema del crecimiento anárquico de la ciudad y la desorganización del transporte público masivo es un tema que ha sido reseñado continuamente por los medios de comunicación; sin embargo, el valor que posee este Trabajo de Grado es recopilar las diferentes informaciones que se han presentado para unificarlos bajo un criterio periodístico y literario, que le de otra visión más cercana a la realidad del lector.

Público meta

Este trabajo de investigación sobre el transporte público masivo está dirigido a un público general no especializado.

Métodos aplicados

Para la obtención de información se utilizaron los siguientes métodos:

Observación participante

Se tomó la decisión de usar cada uno de los transportes públicos para poder describir con exactitud cada una de las vivencias dentro de estos medios para movilizarse. Asimismo, se acompañó en sus jornadas de trabajo y rutinas diarias a algunos entrevistados que se escogieron para dar vida a las historias dentro del reportaje.

De esta manera se siguió la recomendación de Ulibarri (1999), quien señala: “La observación directa es imprescindible en ciertos temas, sobre todo en los que requieren descripciones y narraciones; en otros, por lo menos darán un ‘toque’ de experiencia mediante escenas, ambientes o personajes que aumenten su atractivo y fuerza de comunicación.” (p. 108).

En este sentido, se quiso plasmar las experiencias y vivencias de las personas mediante historias que describieran los diferentes escenarios en los que se ven inmersos los que transitan por la capital y de esta manera aportar elementos que identifiquen al lector y lo involucren en cada una de las historias que se van narrando.

Igualmente, como señala Ulibarri (1999), no basta con conocer estadísticas oficiales, pues se carecería del elemento humano que es fundamental en un trabajo periodístico. A pesar de que dentro de la problemática de la movilidad abundan datos y cifras que ofrecen expertos y entes gubernamentales, la idea de esta investigación fue utilizar esta información como complemento a las historias reales que demostrarían, en contraste con fuentes documentales, la hipótesis planteada.

En la observación participante se siguieron los criterios de Ronderos (2002):

- Descubrir los detalles reveladores de una historia para así describir a cada uno de los personajes involucrados en la investigación. De esta manera, se aporta mayor credibilidad al trabajo de investigación.
- Buscar las escenas. A los entrevistados se les solicitó describir sus anécdotas en el transporte público con el fin de visualizar la situación y construir las escenas que resultasen atractivas para el lector. Tal como lo expresa Ronderos (2002): “Hay que buscar deliberadamente las tensiones, las paradojas y los elementos dramáticos que después jalonaran el texto” (p. 47).
- Registrar los diálogos: se le dio importancia a la forma como las personas hablaban, es decir, sus modismos. Por esta razón, se utilizó la primera persona en algunos pasajes del reportaje, porque como explica Ronderos (2002) de esta manera se enriquece el texto.

La entrevista

Se utilizó este recurso del periodismo de investigación con el fin de obtener diversas informaciones que logran clarificar las diversas aristas del tema. En ese sentido, se acudió a entrevistas a fuentes expertas sobre el tema, funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y del Metro de Caracas, asociaciones civiles, cooperativas de medios de transportes y usuarios.

Mediante la entrevista, el periodista puede “indagar en las ideas de un personaje, desentrañar sus impulsos, detectar sus fobias y estímulos, poner al desnudo ciertos aspectos de su vida; en fin, acercarse en la medida de lo posible a la humanidad del entrevistado” (Ulibarri, 1999, p. 21). Por tal motivo se utilizó esta herramienta periodística para adentrarse en la vida de los personajes y para acceder a la información de expertos y fuentes oficiales.

Se utilizaron los distintos tipos de entrevista destacados por Ronderos (2002):

- La informativa: Cuando una fuente aporta su versión sobre un tema determinado. Este tipo de entrevista se implementó en el caso de funcionarios de entes gubernamentales y asociaciones civiles involucradas en la investigación del transporte público.
- La de expertos: Se usa para contextualizar y obtener los conocimientos que poseen diversos profesionales sobre el tema investigado. Se empleó esta clasificación al consultarse a ingenieros expertos en vialidad, urbanistas y arquitectos.
- La de perfil o semblanza: Esta técnica pretende desentrañar la vida de un personaje y sus circunstancias en un contexto. Este tipo de entrevista fue fundamental para la construcción de las historias que humanizaron el reportaje interpretativo.

En muchas oportunidades no se utilizó el grabador porque las personas se sentían intimidadas y no se expresaban espontáneamente. Según Gay Talese (citado por Reyes, 2008, p. 176), el grabador es “un ‘intruso’ que no permite a las personas ‘ser francas y libres’”.

En otros casos, algunas fuentes pidieron resguardar sus identidades para cuidar sus puestos de trabajo. En esos momentos se optó por tomar notas sobre las declaraciones.

Cuando se utilizó el grabador, se procuró que este pasara desapercibido para que no interrumpiera la atención del entrevistado.

Para contrastar las informaciones obtenidas de manera confidencial, se acudió a la fuente oficial, a la cual se envió una carta en dos oportunidades para solicitar una entrevista. A pesar de que el comunicado fue recibido y aceptado, no se obtuvo respuesta. Ver anexo en la página 129.

Revisión de fuentes documentales (hemerográficas, bibliográficas y digitales)

Para comprender el contexto en el que se sitúa la planificación urbana del Distrito Capital y las causas por las cuales existe un estado de deterioro en el transporte público masivo, se consultaron diversas obras bibliográficas realizadas por urbanistas y arquitectos, así como tesis

académicas que evaluaron la eficacia de algunas políticas públicas implementadas para el mejoramiento urbano de la ciudad.

Fue fundamental la recopilación de artículos de prensa relacionados con denuncias en cuanto a la situación pasada y actual del transporte público masivo de la capital, los cuales contribuyeron a la aproximación sobre las aristas que se debían desarrollar.

De igual manera, se utilizaron las fuentes que expone Reyes (2008) sobre las que se debe indagar, como son los bancos de datos, publicaciones del Congreso, voces gremiales y diarios oficiales.

Selección de fuentes

Se hizo una clasificación de fuentes que integran siete categorías: expertos (ingenieros, urbanistas y arquitectos), funcionarios públicos (trabajadores de entes gubernamentales, efectivos policiales), usuarios (personas que se movilizan en transporte público), transportistas, gremialistas, asociaciones civiles (usuarios y trabajadores organizados que denuncian las fallas de los sistemas de transportes) y anónimos.

Por tratarse de un tema que presenta diversas aristas, se estableció una categorización diversa y heterogénea que permitiera contrastar las informaciones y mostrar varias visiones acerca del transporte público masivo.

El primer grupo de fuentes fueron consultadas porque ofrecen información que pudiese clarificar las causas y las consecuencias del problema del transporte público masivo. La segunda categoría aportó datos oficiales para verificar informaciones obtenidas de manera confidencial. La tercera clasificación permitió darle valor humano al trabajo de investigación, debido a que traducen las cifras en vivencias experimentadas por la gente común. Con los siguientes tres tipos de actores se quiso buscar una perspectiva distinta de cómo evalúan el escenario quienes laboran dentro de él.

Se decidió realizar semblanzas de algunos transeúntes de la capital que comprenden usuarios del transporte público masivo y trabajadores del volante. Como señalan Benavides y Quintero (2004), existen razones por las que un periodista debe escoger un sujeto específico para resaltar su individualidad. Para la selección de las historias, se tomó en cuenta el criterio de

“símbolo”, un individuo, quien a pesar de no llevar una vida particularmente dramática, es representativo de un fenómeno particular.

Mapa de actores

Los siguientes personajes aparecen clasificados de acuerdo a su nombre, apellido, cargo, así como la categoría dentro del mapa de actores, por orden alfabético: expertos (E), funcionarios públicos (FP), usuarios (U), transportistas (T), gremialistas (G) y asociaciones civiles (AC).

FUENTE	CARGO / OCUPACIÓN	RELEVANCIA
Abad Márquez	Director del Bloque Nacional de Taxistas (G)	Situación de inseguridad del gremio de taxistas en la ciudad
Abdel Certad	Músico del Metro de Caracas. Integrante de la agrupación "Metroboys" (U)	Explica cómo se desarrollan las actividades culturales en Metro
Aender Cordero	Presidente de la Unión Circunvalación del 23 de enero (G-T)	Explica la situación en la que laboran los transportistas
Alberto Vivas	Ex operador del Metro de Caracas. Miembro de la asociación civil "Familia Metro" (AC)	Experto sobre la parte operativa de Metro y sus inicios
Alfredo Jiménez	Presidente del Bloque del Oeste (G)	Líder de las protestas a favor de las necesidades del gremio.
Antonino Di Carlo	Usuario del Metro de Caracas (U)	Usuario que presencié disparos en estación de Metro
Antonio alias "Bolívar"	Comerciante informal del Metro de Caracas (U)	Explica el desarrollo de las actividades económicas en Metro
Belkis Perico	Usuario del Metro de Caracas (U)	Usuaría detenida en protestas del 13 de noviembre 2010
Carlos Becerra	Usuario del Metro de Caracas. Creador de la cuenta en Twitter @CaracasMetro (U-AC)	Explica el fenómeno de denuncias del Metro en Twitter

Carmen de Ruiz	Presidenta de la Federación de Cooperativas de Transporte (Fecotrave) (G)	Explica la situación en la que laboran los transportistas
Carmen Osorio	Habitante de Los Teques (U)	Historia que humaniza la experiencia del tráfico en la ciudad
Cedric Zabala	Músico del Metro de Caracas (U)	Explica cómo se desarrollan las actividades culturales en Metro
Celia Herrera	Presidente de la Sociedad Venezolana de Ingenieros de Transporte y Vialidad (Sotravial) (E)	Explica las causas del congestionamiento vial en la ciudad
Daniel Quintín	Ingeniero civil experto en vialidad (E)	Aporta datos actualizados sobre las vías caraqueñas
Darwin Aparcedo	Jeepsero de la línea Nuevo Horizonte, Catia. (T)	Historia que narra la experiencia de conducir en barrios
David Valera	Músico del Metro de Caracas. Integrante de la agrupación "Metroboys" (U)	Explica cómo se desarrollan las actividades culturales en Metro
Douglas Boyer	Mototaxista (T)	Historia que representa la situación de los motorizados en la vía
Eddy Cristiani	Presidenta del Instituto Metropolitano de Transporte (Inmetra) (FP)	Aporta datos sobre el tráfico vehicular en Caracas
Eduardo Díaz	Transportista (T)	Historia que narra los males de conducir en el tráfico
Eduardo Páez-Pumar	Sec. Gral Asociación Integral de Políticas Públicas. Ex presidente Colegio de Ingenieros (E)	Explica las causas del congestionamiento vial en la ciudad
Elenis Rodríguez	Asesora jurídica del Comité de Usuarios del Metro de Caracas (AC)	Menciona las fallas principales que presenta el Metro
Eloy León Tellerías	Vicepresidente del Bloque Unido de Vargas (G-T)	Explica el contexto en el que labora el gremio de transporte

Erick Zuleta	Presidente de la Federación de Transporte (Fedetransporte) (G)	Explica el contexto en el que labora el gremio de transporte
Gerónimo Castillo	Funcionario de la Policía Nacional Bolivariana (FP)	Informa sobre la seguridad en el Metrocable
Ingrid Quintero	Habitante de Santa Ana (U)	Historia que humaniza la inseguridad en los jeeps.
Jaime Acuña	Ex ingeniero de obras del Metrocable San Agustín (FP-E)	Explica el proyecto del Metrocable
Jaime Villegas	Habitante de San Agustín (U)	Historia que contextualiza el surgimiento del Metrocable
Jesús Hernández	Presidente del Bloque Norte-Sur (G-T)	Visión del Buscaracas desde el gremio de transporte
José Curiel	Ex ministro de Obras Públicas (FP-E)	Aporta datos sobre la planificación urbana de Caracas
José Luis Montoya	Presidente de la Central Única de Autos Libres y Por Puesto (G)	Explica las dificultades que se viven en el transporte público
José Luis Trocel	Gerente del Bloque Bloque Unido en las Rutas Suburbanas (Valles del Tuy-Los Teques) (G)	Líder de las protestas a favor de las necesidades del gremio.
Juan Andrés Rondón	Presidente del Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación de Chacao (FP)	Explica las políticas públicas de transporte para Caracas
Juan Carlos Pimentel	Músico del Metro de Caracas. Integrante de la agrupación "Metroboys" (U)	Explica cómo se desarrollan las actividades culturales en Metro
Julio César Cassiani	Jeepsero de la línea Nuevo Horizonte, Catia. (T)	Historia que narra la experiencia de conducir en barrios
Kalyr Ramírez	Jeepsero de la línea Santa Ana, antemano. (T)	Historia que narra la experiencia de conducir en barrios

Lewis Morales	Taxista (T)	Visión de los taxistas sobre la congestión vial en Caracas
Lixcelo Tejada	Miembro del consejo comunal "Mamón-Helicoide" de San Agustín (U)	Visión de la comunidad de San Agustín sobre el Metrocable
Luis Román	Ex trabajador del Metro de Caracas. Miembro de la asociación civil "Familia Metro" (AC)	Experto sobre la parte operativa de Metro y sus inicios
Marco Negrón	Arquitecto. Profesor de Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela (E)	Explica el estado del sistema de transporte público
María Eugenia Ramírez	Guardia Patrimonial del Metrocable San Agustín (U)	Visión de la comunidad de San Agustín sobre el Metrocable
María Villarreal	Habitante del barrio Santa Cruz de Baruta (U)	Historia que narra la visión de la gente sobre la movilidad
Migdalia López	Coordinadora de Misión Cultura Corazón Adentro en San Agustín (U)	Visión de la comunidad de San Agustín sobre el Metrocable
Miguel Escobar	Comerciante informal del Metro de Caracas (U)	Explica el desarrollo de las actividades económicas en Metro
Mónica Gelves	Gerente del Sistema de Transporte Masivo (Ministerio de Transporte y Comunicaciones) (FP)	Aporta datos actualizados sobre proyectos de transporte
Pablo Lugo	Presidente de la Federación de Rutas Troncales (G)	Explica la situación que viven conductores en zonas populares
Pedro Roldán	Ex gerente de operaciones del Metro de Caracas. Miembro de Familia Metro (AC-E)	Experto sobre la parte operativa de Metro y sus inicios
Ramón González	Presidente del Comité de Usuarios del Metro de Caracas (AC)	Menciona las fallas principales que presenta el Metro
Valmore Torin	Director de vigilancia de Tránsito Terrestre (FP)	Aporta datos oficiales del Instituto Nacional de Transporte Terrestre

Víctor Arias	Coordinador del Área 1 de Fisioterapia del Hospital Miguel Pérez Carreño (E)	Aporta datos actualizados sobre traumatismos en moto
Willy Guevara	Habitante de Petare (U)	Experiencia de moverse en Caracas con dificultades físicas

Estructura del reportaje

Benavides y Quintero (2004) señalan que aunque no existe una forma única de organizar un reportaje, se debe utilizar un orden lógico que dé fluidez al texto. De esta manera, para este trabajo de investigación se decidió emplear la forma de organización mediante subtemas, lo que permitió mayor libertad para escoger los asuntos relevantes en el reportaje.

Se establecieron tres capítulos, donde cada uno de ellos relatan las vivencias de los transeúntes que se mueven en la ciudad dentro de los transportes masivos existentes en la capital: camionetas por puesto, Metro de Caracas, *jeeps* y Metrocable. Los dos últimos se agruparon en un solo bloque para contextualizar la movilidad en las zonas populares de la capital. Dentro de cada capítulo se recurrió a separar los temas por medio de intertítulos.

- *Capítulo I Caracas desde el asiento trasero:* En este apartado se retrata a través de historias humanas la problemática actual que se vive a raíz de la desorganización del sistema de transporte público masivo. Asimismo, se mencionan sus antecedentes desde los inicios de la planificación urbana de Caracas en 1939.
- *Capítulo II Con Dios de copiloto:* Busca exponer las condiciones de vida de los habitantes y conductores de algunas de las zonas populares más peligrosas de Caracas, al momento de trasladarse en sistemas de transporte público masivo. Se le presta mayor atención a la inseguridad dentro de las unidades, por ser el elemento que más preocupa a los usuarios de estos sectores.
- *Capítulo III De obra monumental a pesadilla caraqueña:* Persigue retratar las actividades que se dan dentro del Metro de Caracas actualmente: buhonerismo, movimientos

culturales, asaltos, protestas, violencia, entre otras. Igualmente, compara la calidad de servicio que presta este medio de transporte hoy en día, con lo que ofrecía en sus inicios.

Redacción del reportaje

Para la elaboración del reportaje se siguieron los preceptos del Manual de Estilo de El Nacional, con el fin de unificar los criterios de escritura. Se emplearon herramientas periodísticas como la crónica, el perfil, la noticia y la semblanza para contar las historias y seleccionar la información pertinente para el trabajo.

“La crónica, más que la noticia, suple el afán del público por conocer la narración pormenorizada de los acontecimientos; no busca la presentación esencial de datos, sino la meticulosidad de sus detalles...” (Ulibarri, 1999, p. 20). Al querer utilizar la descripción como forma de mostrar a los personajes y su contexto, se decidió emplear este género periodístico como recurso primordial.

De esta manera, se siguió la recomendación de Benavides y Quintero (2004), quienes señalan que las descripciones relevantes y vívidas son apropiadas en un reportaje, especialmente cuando se usan imágenes exactas y se incluyen personas en movimiento.

El reportaje está escrito en tercera persona, con la presencia de testimonios de los protagonistas en primera persona, quienes narraron sus historias. Dentro de cada capítulo se presentan rupturas temporales con el fin de darle ritmo al texto y atraer la atención del lector. Se procuró que la redacción fuese sencilla y clara, como lo recomienda Martín Vivaldi (citado por Benavides y Quintero, 2004, p. 103): “Es preciso utilizar un lenguaje fácil, a base de palabras transparentes y frases breves. Se conseguirá así que el pensamiento del que escribe penetre sin esfuerzo en la mente del lector”.

Con el fin de destacar las declaraciones textuales de los entrevistados, se citó con comillas las frases que tenían menos de 40 palabras. Aquellas que sobrepasaban este número, se escribieron en un párrafo aparte con letras en cursiva.

III. EL REPORTAJE

CARACAS A TRAVÉS DE SUS TRANSEÚNTES

Reportaje de investigación sobre el transporte público masivo

CAPÍTULO I:

Caracas desde el asiento trasero

El ruido de la ciudad empieza a aturdir a las 6:00 am. Largas colas de gente: trabajadores, estudiantes, profesionales, obreros. Cola para esperar el autobús, el *jeep*, el metro. Una primera buseta expulsa de sus fauces a una larga fila de gente desordenada. Caminan de prisa: acaba de llegar el próximo transporte. Compiten unos contra otros para alcanzar un puesto, al menos un mínimo espacio que sobre en la unidad. Mientras unos salen, otros ingresan. Y en las puertas de la camioneta por puesto, la mitad del cuerpo de un hombre viaja suspendido. Cual trapecista, trata de hacer equilibrio para no caer en el pavimento.

Jodido pero en Caracas

Es un día más de suplicio para María Villarreal. Es lunes. Tan sólo el primer día de la semana y sabe que perderá seis horas de su vida en ir y volver. Pocos kilómetros la separan de Chacaíto, en el municipio Chacao, lugar donde trabaja como asistente de cocina. Villarreal, de 60 años de edad, permanece sentada en un banquito al lado del Centro Comercial Único, y la punta de sus pies apenas roza el suelo. Su piel casi translúcida en el sol destaca el color de su cabello oscuro. Vive en el barrio Santa Cruz de Baruta, pero pasa allí sólo cinco horas. Durante ese tiempo duerme. No tiene amistades porque desconfía de sus vecinos, dice temerosa masticando *chimó*¹. “Un día me atracaron en una calle por mi casa. Me quitaron el poquito dinero que tenía. Uno ahora tiene que estar pilas, por eso prefiero andar sola que mal acompañada”, expresa.

El resto de su tiempo lo invierte trabajando. Villarreal no descansa. Detrás de sus anteojos de montura disimulada pero de aumento suficiente para ver todo lo que pasa a su alrededor, se observan unos ojos agotados por la intensa jornada. Si el tránsito desapareciese por un momento, podría aprovechar más horas de sueño. Sin la cola, entre el Centro Comercial Concreta y

¹ Pasta de extracto de tabaco cocido y sal de urao.

Chacaíto habría un recorrido corto, en el que el tiempo se reduciría a 30 minutos. Ahí en el Concreta toma un *jeep* que recorre el barrio entre vías improvisadas y angostas. Todos los días el recorrido es el mismo. Igual es el pago: ocho bolívares que pierde su bolsillo entre el autobús y el rústico que tiene que tomar para subir y bajar.

Villarreal está en Caracas desde la década de los setenta. Ella no sabe de años, pero sí de presidentes. Sabe que en el primer mandato de Rafael Caldera (1968-1973) se inició su vida en la capital. Vino de Valera, en el estado Trujillo, para sumarse a la oleada de personas que buscaban un mejor porvenir en la ciudad. Cuarenta años es tiempo suficiente para conocer de huecos, de basura y de delincuencia; incluso para opinar con voz muy segura: “Desde el último mandato de Carlos Andrés Pérez el tráfico está peor”.

Villarreal, como muchos venezolanos, desconoce cifras y políticas públicas. “Desde que tengo uso de razón, sé que esto siempre ha sido un caos. Es un dolor de cabeza todos los días”, confiesa. Y es que desde hace 30 años se dejaron de construir nuevas vías. Cálculos realizados por el ingeniero civil experto en vialidad, Daniel Quintini, indican que después del primer período de Rafael Caldera, cuando se concluyó la construcción de la autopista Prados del Este y del distribuidor Ciempiés, los proyectos urbanísticos fueron engavetados. Estudios recientes de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotravial) advierten que al Área Metropolitana le hacen falta, como mínimo, 300 kilómetros para solucionar el caos vehicular, entre nuevas vías, ampliaciones y mejoras.

Pero la ciudad no ha dejado de crecer. No tanto en longitud como en habitantes. Incluso para arquitectos y urbanistas preocupados por solucionar el congestionamiento vial hace más de 50 años, los números superaron las expectativas: a mediados de los años treinta, Maurice Rotival, Jacques Lambert y Henri Prost, urbanistas franceses contratados en 1937 para el diseño de la ciudad, consideraban que para el año 2000 Caracas llegaría a los 700.000 habitantes. Quince años después, al observar la aceleración del desarrollo urbano, cambiaron de parecer: elevaron la cifra al millón y medio.

Si Rotival, Lambert y Prost viviesen en esta época, la sorpresa para ellos sería aún mayor. Al contrario de lo que creyeron en su momento, el crecimiento de la ciudad rebasó la hipótesis 10 años antes del tiempo establecido: para 1990, Caracas albergaba 1.823.222 personas, según la página web de Gobierno en Línea.

Y es que para la mayoría de la gente proveniente del interior del país, como Lewis Morales, Caracas sigue siendo el destino predilecto.

Son las 5:00 pm y Morales se dispone a atender la segunda carrera del día en la salida del Centro Ciudad Comercial Tamanaco, en Chacao. “Buenas tardes”, saluda a las dos mujeres que suben a su vehículo, perteneciente a la línea de taxis del Centro Comercial Sambil. Es un carro alquilado, puesto que el suyo espera en un taller por nuevos repuestos. “¿Nos lleva para Montalbán?”. Habían pasado 30 minutos y más de 10 taxis. A Yolanda y a su hija no les inspiraba confianza ningún conductor. O, más bien, nadie quería “echarse el viaje” hasta el oeste de la ciudad.

La cantidad de taxis “piratas” que laboran sin permiso por Caracas llegan a los 30.000, según el director del Bloque Nacional de Taxistas, Abad Márquez. Se asocian a la delincuencia que fustiga a diario a choferes de vehículos particulares y a pasajeros. “Ya estamos cansados de que compañeros nuestros sean víctimas de la violencia. Ahora es normal que el hampa nos intercepte en la vía”, reclama Márquez, al tiempo que exige la intervención de las autoridades ante la inseguridad. Si el tránsito está detenido, es posible presenciar el ingreso de asaltantes a una unidad para secuestrar a las personas que allí viajan. Para la gente resulta más seguro andar en una línea de taxi legal y conocida.

Los taxistas están agotados también por las interminables colas que deben sobrellevar. Poco les importa qué tan corto sea el trayecto, el congestionamiento vial los acompaña siempre. Aunque de Chacao a Montalbán el recorrido no es tan largo, de todas formas les llevará un par de horas estancados entre vehículos de todo tipo. Negando con el dedo índice, la mayoría de los conductores se rehúsan a llevar hasta su casa a Yolanda y a su hija. Tanto tiempo en una cola en la autopista Francisco Fajardo significa ganar un cliente, pero perder otros dos o tres. “La hora pico es a toda hora”, comenta Morales con las pasajeras, que nerviosas le responden desde el asiento trasero con un “sí” apresurado.

El tono de voz de Morales delata un aire del oriente del país. Confiesa estar orgulloso de ser taxista. Se sabe experto conocedor de las vías, después de más de 40 años conduciendo. La causa de todo el problema es que el parque automotor ha aumentado tanto que Caracas “se quedó pequeña”, dice Morales sin desviar los ojos de la vía. No está tan alejado de la realidad. Casi la mitad de todos los automóviles que circulan en el país –unos 5.350.000 vehículos- transitan por la capital, de acuerdo a datos del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT). Es decir,

1.800.000 carros, y si se suman los automóviles que sólo están de paso por la ciudad la cifra llega a 2.200.000 vehículos que inundan las vías caraqueñas. Unas vías que poco han cambiado.

Inclusive, el Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, realizado en 2011 por la Alcaldía Metropolitana de Caracas, para ofrecer una planificación urbana integral para la ciudad, señala que todos los carros que pasan por la capital venezolana alcanzarían para cubrir, uno detrás del otro, una vez y media la costa venezolana de punta a punta.

Y Morales se sumó a ese crecimiento vehicular. Tenía que salir de Carúpano, en el estado Sucre. Su vida estaba en otra parte, alejada del mecate con que su padrastro, un militar retirado, lo azotaba casi a diario. A los 13 años, el joven de tez morena y hablar rápido, aún mojaba la cama del miedo que le infundía la presencia de la pareja de su madre. Huyó del hastío, del ocio, y el miedo. Nada pasaba en Carúpano que llamase su atención.

Hasta que un día llegó la excusa perfecta para abandonar la pesadilla. Cuando tenía 15 años de edad, lo invitaron a servir de chofer para un viaje a Mérida. La verdad era que una sola vez había tocado un carro. Aprendió de vista, confiesa. Y a partir de ese momento, el volante se convirtió en una extensión de sus brazos.

Pero en Mérida se sentía como en su antigua casa, así que decidió mudarse a la capital para buscar algo diferente. “Yo soy más de aquí que de Carúpano porque tengo una cuarta parte de mi vida en este lugar”.

El caos vial que es parte del trabajo de Morales viene sonando desde 1936. En un artículo de prensa del diario *El Universal*, del 27 de febrero de 1956, se publicó un “Proyecto de ensanche para Caracas. Cómo resolver el primer problema de congestión de tráfico”.

La nota periodística explicaba que las calles estaban imposibilitadas para albergar la gran cantidad de vehículos que existía. Para la fecha, llegaba a 4.000 automóviles, quizás un poco más. Ese fue el cálculo que realizó Luis Roche, urbanista y empresario caraqueño que llevó a cabo los proyectos de San Agustín del Sur (1928), La Florida (1929), Don Bosco (1935), Los Caobos (1938) y Altamira (1943).

En la autopista Francisco Fajardo, basta con viajar en moto a las 7:00 am y pasar entre el mar de automóviles casi detenidos –que frecuentemente no sobrepasan los 15 kilómetros por hora, según el informe del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020–, para darse cuenta de que el carro particular prevalece por sobre los demás medios de circulación. Aunque una pequeña parte de la población se mueve en vehículo (20%) y el resto utiliza transporte público (80%), la

ocupación por cada unidad propia es, en promedio, de 1,2 a 1,5 personas, de acuerdo a la presidenta de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotravial), Celia Herrera, quien agrega que esa cantidad de automóviles ocupa 80% de todas las vías.

El Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020 hace una analogía: si en 50 carros viajan alrededor de 60 personas, esta misma cantidad cabría en un autobús, pero ocupando mucho menos espacio vial.

Utilizar un vehículo particular podría ser un privilegio en muchos países, pero para los que residen o trabajan en Caracas es su segundo hogar, tal como lo recalca una y otra vez Carmen Osorio. Es una mujer blanca y delgada de 49 años de edad que, a pesar de ser técnico superior universitario en Mercadeo, decidió dedicarse a la cosmetología desde hace siete años. Vive en Los Teques, capital del estado Miranda, una de las ciudades dormitorio que integran la Gran Caracas.

Como no es tan rentable trabajar en esa zona, prefiere trasladarse de lunes a sábado hasta Las Mercedes para recibir ingresos extras, aunque asegura que todo el tiempo que pasa en el tránsito no se podría pagar jamás. Invierte en las colas seis horas entre el ir y venir. Es decir, en siete años de trabajo, Osorio ha estado detrás de su volante más de 541 días.

Ella aprovecha el tiempo en las constantes colas para desayunar, maquillarse y luego cenar, si es posible, en las noches. En tantos años, más de una vez no se ha podido aguantar las ganas de orinar dentro de su vehículo, y pare de contar. Esa es sólo una de sus tantas anécdotas de carretera que se le vienen a la mente cuando se le mencionan las palabras “Panamericana” y “Caracas”. “El desgaste físico no lo paga nadie”, asegura.

Las comodidades que ofrece un vehículo particular sobrepasan los costos de vivir en las colas por varias horas al día. Mientras en otros países la gasolina es uno de los insumos más costosos por los que tiene que pagar un ciudadano, en Venezuela este recurso prácticamente se regala. Menos de cinco bolívares se pagan en el país en promedio para llenar un tanque. En cambio, en Estados Unidos, por ejemplo, se necesita el equivalente a 129 bolívares.

Lo mismo ocurre con las tarifas en cualquier estacionamiento de Caracas. La cultura del carro en Venezuela sigue reinando cuando el precio de aparcar está regulado. Este año se cumplieron 72 meses desde que la tarifa fue congelada. Pagar tan sólo 1,12 bolívares para estacionar durante una hora resulta más que beneficioso para el conductor. No así para las vías caraqueñas, que se ven inundadas de vehículos.

Programas gubernamentales como “Vehículo Familiar” y “Venemóvil” auspiciaron la adquisición de automóviles a precios solidarios. Marco Negrón, arquitecto y miembro del Consejo Asesor de Urbanismo de la Alcaldía Metropolitana de Caracas, señala que planes de este tipo, en lugar de contribuir a descongestionar la ciudad, estimulan la compra de carros que colapsan aún más las redes viales insuficientes.

Para Carmen Osorio, habitante de Los Teques, sigue siendo más seguro estar en un carro que en una camioneta por puesto. Para ella es sentir que, al menos, se corre un riesgo menor de ser asaltada por alguien que, subiendo a una unidad, le pida “una colaboración”.

“Del Rosal pa’ Petare en 5 minutos”

“¡Qué fino es llegar temprano!”, reza una valla de la Empire Motors en la autopista Francisco Fajardo, en El Rosal. Unos metros más adelante, otra: “De El Rosal pa’ Petare en 5 minutos”. Son lemas que resumen, en palabras breves, la ventaja de usar una moto.

Douglas Boyer, de 34 años de edad, siente como verdadero el mensaje transmitido en la publicidad. Aunque ahora lamenta su situación actual, su rostro revela el aspecto del hombre que se resigna. Una noche dejó el casco en casa. Pensó que era innecesario, él y su esposa irían a un partido de básquet en el parque deportivo Naciones Unidas, de la avenida Páez, y luego regresarían a casa. Su mujer también se confió. El trayecto sería corto porque iban en la moto. Siendo mototaxista, Boyer jura que conoce y respeta las reglas del juego. Pero en el básquet, su juego preferido, entrenan de forma distinta a los beisbolistas, por ejemplo. Mientras en el beisbol tienen como ritual previo proteger su cuerpo con casco y suspensorio, los basquetbolistas sólo se cubren con el uniforme.

Era el primero de junio de 2010, martes. Su suerte aparente de todos los días rodó con él por el pavimento y lo dejó inconsciente. Subía por el puente Santander, en El Paraíso. Los brazos de su esposa rodeaban su cintura. La subida le impidió percatarse de que otra moto les venía de frente. Intentó esquivarla, pero era tarde. La parte izquierda de su cuerpo sufrió dos lesiones que lo dejaron postrado en una silla de ruedas por dos meses: una en la rodilla y otra que le afectó varios nervios entre el cuello y el hombro.

En el área de rehabilitación del Hospital Miguel Pérez Carreño, en el sector Bella Vista, de Caracas, un cuarto de paredes azules, de tres metros cuadrados aproximadamente, lo arrincona

en una camilla, donde permanece recostada y casi inmóvil su pierna izquierda. Un bastón negro reposa cerca de la puerta, la cual con dificultad puede hacer espacio al abrirse. El rostro pálido y velludo de Boyer delata un descuido prolongado. Quizás es porque tiene tres meses sin volver definitivamente a su casa, por las idas y venidas que implica ir a la rehabilitación. Mientras habla despacio y bajito, soba su pierna afectada. La otra se balancea lentamente en el borde de la camilla.

A pesar del accidente y dos motos robadas, Boyer se niega a dejar de subir los 17 pisos de su edificio en Propatria llevando la cartera llena de billetes de 100, 50, 20 bolívares. Él es uno de los 160.000 motorizados que el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) censó en el Área Metropolitana. Boyer alterna su tiempo entre trabajar de mototaxista y estudiar contabilidad en el Centro Contable de Caracas, y está convencido de que mover a una persona en motocicleta es un negocio rentable y cómodo, puesto que le permite llegar más rápido y hacer más viajes que usando un carro. Eso le reporta más ingresos económicos, que cuando laboraba como mensajero en una compañía aseguradora. A veces en “un día bueno” haciendo carreras puede ganar entre 200 a 500 bolívares. Es decir, una semana viajando en moto con una persona a cuestas le puede dar más del sueldo mínimo².

Boyer es uno de los fundadores de la línea de mototaxis “Tres Esquinas 2007”, una de las 800 cooperativas legales que existen de este sistema de transporte, según aportó la Integración Nacional de Motorizados. Boyer opina sobre la situación de los choferes en motocicletas:

El problema con nosotros es la vialidad, porque no tenemos vías por donde andar. No nosotros en sí. La gente anda como predispuesta en la calle. Dicen: “Ahí viene un motorizado, me va a romper un vidrio”. Eso no es así. Hay muchos muchachitos inconscientes por ahí manejando motos.

Aún cuando confiesa cometer infracciones, dice: “He tratado de ser prudente. Hay mucha inconsciencia”. Con normalidad, en las calles y autopistas puede verse viajando, a más de 60 kilómetros por hora, a una familia entera (de tres personas) en una moto. A *parrilleros*³ sin ningún tipo de protección. A motorizados que sin contemplaciones rompen con el casco los retrovisores de los carros que les impiden pasar en medio de los canales de circulación.

² 1.407,47 bolívares es el sueldo mínimo hasta agosto de 2011

³ Personas que viajan de acompañante del conductor en una moto

El incumplimiento a las normas para conducir es la principal causa de los siniestros viales, según la Dirección Nacional de Tránsito. Las infracciones se relacionan con la violación del derecho a la circulación, no mantener la distancia, exceso de velocidad, impericia al conducir y el irrespeto a las señalizaciones, según Valmore Torin, director de Vigilancia del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT).

Estas transgresiones ocasionan que cada 75 minutos, los accidentes de tránsito acaben con la vida de al menos un venezolano, afirmó *El Nacional* el 18 de mayo de 2011. El país ocupa el lugar número 2 en Latinoamérica en cuanto a la tasa de mortalidad por decesos en las vías. La directora del Departamento de Demografía del Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad Católica Andrés Bello, Anitza Freitez, se arriesga aún más. Aseguró al mismo diario que en el ámbito mundial, Venezuela ocupa el quinto puesto.

En el edificio de Rehabilitación del Hospital Miguel Pérez Carreño, Víctor Arias, coordinador del Área 1 de Fisioterapia, atendió en el año 2010 a 1.600 pacientes por traumatologías. De esa cantidad, 700 estuvieron asociados a accidentes de tránsito. “Y de todos los ingresos, 20% por incidentes en motos”, añade. La mayoría de los conductores sobre dos ruedas sufren traumatismos en la columna y en la cabeza.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, de Organización de las Naciones Unidas (ONU), señala que las insuficientes mejoras en materia de seguridad vial son unas de las causas de los accidentes, aunado al rápido crecimiento del mercado automotor.

Los motorizados aún se resisten a cumplir las reglas de seguridad vial. Una de las quejas más reiteradas por peatones y conductores en Caracas es que parece no existir un poder capaz de aplicar mano dura a este gremio. En septiembre de 2007 se dio el primer intento por organizar este sector. El INTT anunció la penalización con multas de diez unidades tributarias (que en ese momento equivalían a 376 bolívares) a los que viajasen sin casco o que transportasen más de dos personas. Pero la medida no tuvo ningún efecto en la práctica.

Para finales de 2007, el Concejo Municipal de Libertador aseguró que se aprobaría una ordenanza dirigida a combatir la toma de espacios públicos por parte de los motorizados. Más nunca se supo sobre esa medida.

En agosto de 2008 se aprueba la Ley de Transporte Terrestre, pero el tema de los motorizados quedó postergado. Aún está en lista de espera, desde hace tres años, la aprobación de

un reglamento que establecería lineamientos para los mototaxistas, como la obligación de portar chaleco que los identificara.

Boyer es tan sólo un caso de ese 20% de la población que prefiere la comodidad. No obstante, la gran mayoría es desafortunada, puesto que carece de suficientes recursos económicos para comprar un vehículo. Como apunta la presidenta de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotravial), Celia Herrera, a la gente “común” le toca moverse en carrito por puesto, un servicio insuficiente para satisfacer las necesidades de movilidad.

La travesía de llegar a tiempo

De lunes a viernes, María Briceño se levanta a las 5:30 am para llegar a su trabajo. Luego de servirles el desayuno a su marido y a su única hija, se ajusta un pantalón de vestir color gris y una blusa blanca, blanquísima. “Vamos a ir a guerrear en las camionetas, pero ¿qué puedo hacer? Al banco tengo que ir presentable”, dice con resignación mientras toma con rapidez un bolso pequeño que guinda en uno de sus hombros.

A los 61 años de edad, trabaja como asistente de la vicepresidencia de préstamos al constructor del Banco Fondo Común (BFC), en El Rosal. Aunque le queda lejos de su casa, en la Plaza Madariaga de El Paraíso, no se queja. Confiesa que el sueldo que gana es insuficiente para comprar un vehículo propio que, según ella, le facilitaría el traslado.

Para uno lo difícil de esta ciudad es moverse. Yo tengo que estar yendo al este siempre para hacer mis diligencias, y como el Metro no me queda cerca, agarro una camioneta. Digamos que me he acostumbrado a esto de viajar así.

El carácter de Briceño opaca su edad. Tiene el cabello largo hasta los hombros, blanco por completo, y sonrío a cada minuto. A veces acepta que le cedan el puesto en el transporte público, sobre todo cuando va de regreso a casa a eso de las 5:00 pm. Pero la mayor parte del tiempo viaja a pie, sostenida de los pasamanos oxidados de las busetas. No le es difícil, mide más de un metro y 70 centímetros.

Son casi las 6:00 am. Baja con premura las escaleras de su edificio, donde vive en el piso dos. Llega a la parada que está frente a su casa. Aguarda. La mano derecha sostiene con fuerza su pequeño bolso. Aunque sea temprano todavía, la zona suele estar solitaria a esas horas. Pasan una, dos, tres camionetas. Ninguna se detiene a llevarla. Es la hora de mayor tránsito en la capital

y van cargadas de gente. Varios pasajeros viajan en la puerta, agarrándose con ambos brazos del borde de la entrada.

Quince minutos después, o una eternidad más tarde para Briceño, logra subir a una. “¿Pasa por la avenida Victoria?”. Al “sí” del conductor, ingresa como puede a la unidad que ya viajar a reventar. La ruta que lleva es la de San Ruperto-UCV. Las condiciones de la camioneta en la que va esa mañana son comunes en casi todos los 18.000 vehículos de transporte superficial colectivo que existen en el Área Metropolitana, según contabiliza la presidenta de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotravial), Celia Herrera. Algunos tienen, en promedio, más de 15 años de antigüedad, cuando las recomendaciones técnicas de la Ley de Tránsito Terrestre indican que deben estar fuera de circulación los que poseen más de una década; y en consecuencia, se encuentran desgastados: con asientos rotos y despegados, con filtraciones en los techos, con parte de los pisos levantados y con limpieza escasa.

Cuarenta minutos después, Briceño, llega a la avenida Victoria. Aquí debe formar fila, detrás de otras cientos de personas casi siempre, para esperar la próxima buseta que la llevará a Chacaíto.

Esto no es un recorrido normal, esto es todo un viaje. Tengo que armarme de paciencia para llegar a tiempo a mi trabajo. Todos los días pago el doble de lo que me costaría no hacer este transbordo. Pero lo más grave para mí es que no consigo rápido un autobús. Y con lo peligroso que se puso todo. Prácticamente estamos aquí como en una carrera a ver quién se monta de primero.

La escasez de unidades de transporte es una de las quejas de la mayoría de los 3,2 millones de personas que se mueven en Caracas entre camionetas por puesto, autobuses y *jeeps*, según una encuesta que realizó en 2011 la asociación civil Por la Caracas Posible. De las 18.000 que existen, sólo 7% tiene capacidad para transportar más de 50 pasajeros, señala Sotravial.

La segunda alternativa de viaje que tiene Briceño implica también un trasbordo: de la ruta Antímano-Capitolio y luego la de San Martín-Petare. Tomar dos unidades diferentes le cuesta cinco bolívares, pero usando solo una, que la deje directo en su destino, le valdría la mitad. Mientras espera porque otra opción más cómoda aparezca, Briceño hace la cola con el resto de los pasajeros que aguardan. Ella es una de las personas que realizan los más de 3.600.000 viajes cuyos destinos son trabajo y hogar, es decir, la gran mayoría de los transeúntes (73%), de acuerdo al “Estudio de Transporte Público del Área Metropolitana de Caracas” elaborado por el Fondo

Nacional de Transporte Urbano (Fontur) en 2001, el cual es el último informe de diagnóstico que realizó esta institución.

Los microbuses, de menor capacidad (de 20 a 32 puestos), son el medio de transporte colectivo que con mayor frecuencia observa Briceño en las calles. Según el último estudio citado de movilidad realizado por Fontur, estas unidades efectúan 51% de los viajes, al menos en el municipio Libertador.

Entre los años 1920-1945, durante la transición entre la Venezuela agrícola y la petrolera, empezaron a proliferar los empresarios individuales de autobuses, que cubrían las principales rutas de las ciudades venezolanas.

La urbanista experta en transporte urbano, Rosa Virginia Ocaña, cuenta en su tesis de ascenso “Análisis y evaluación del Programa Nacional de Transporte Urbano en Venezuela (1991-2000)”, que el crecimiento vertiginoso de las ciudades propició el desarrollo espontáneo de los “por puestos”, basados en dueños individuales de vehículos con cinco puestos, sin rutas establecidas y atendiendo a la demanda del momento, en la década de los años 50.

El incremento de los “por puestos” llevó al Estado a intervenir dentro de este sector. Como medida, subsidió a las empresas prestadoras de este servicio con el fin de sustituir estas unidades por microbuses. Así lo relata Eduardo Páez-Pumar, ingeniero experto en obras públicas y actual secretario general de la Asociación Integral de Políticas Públicas, quien agrega que esto llevó al crecimiento de las llamadas busetas o microbuses.

Ocaña refiere que a finales de los años 80 cerraron las empresas estatales encargadas de financiar a las organizaciones privadas de transporte público, como “Inversionistas del Transporte” y la Empresa Municipal de Transporte Sociedad Anónima (Emtsa), cuyo objetivo era implementar programas de adquisición de vehículos *vans* y *jeeps*, y mejorar el servicio de los “por puestos”. La especialista en transporte público señala que el Estado, en lugar de emprender acciones globales dentro del sistema que comprende transporte público, tránsito e infraestructura vial, se dirigió casi con exclusividad a otorgar subsidios a las empresas.

En algunas oportunidades se dejaron en manos de los privados muchas de las decisiones en materia de transporte público, con poca o ninguna regulación oficial... Se puede decir que en materia de transporte urbano, la actitud del Estado fue más de “dejar hacer/dejar pasar”, que de llevar la iniciativa en las intervenciones o de imponer medidas al sector.

De acuerdo a Ocaña, debido a la “hiperinflación” de los años 90 que golpeó al país, el Estado se vio en la responsabilidad de reducir los impactos sociales, y en materia de movilidad no fue la excepción. Se creó entonces el Consejo Venezolano del Transporte (CVT), un organismo de consulta del Ministerio de Transporte que servía de espacio para la discusión de soluciones a los problemas del sector. Allí tuvieron representación todos los actores, tanto transportistas como gobierno.

Esta institución sirvió de génesis al Fondo Nacional de Transporte Urbano (Fontur), creado en septiembre de 1991 con el fin de promocionar y apoyar proyectos para mejorar la movilidad.

Diez años después, en septiembre de 2001, surge la idea de crear un sistema de transporte público superficial que finalmente mejore el traslado por la ciudad. Hoy, el proyecto BusCaracas, con un retraso de al menos ocho años, ya tiene sus detractores y algunos pocos que, en cambio, enarbolan sus ventajas.

BusCaracas, la herida roja de la ciudad

BusCaracas plantea la realización de un canal exclusivo de transporte desde el terminal La Bandera, recorriendo las avenidas Nueva Granada y Fuerzas Armadas, hasta el mercado de Las Flores. Es uno de los corredores viales más congestionados de la ciudad. Con una longitud de 5,15 kilómetros, el proyecto contempla el traslado de al menos 160 pasajeros por unidad, cubriendo una demanda diaria de 120.000 personas.

El primer proyecto, planteado como una solución a corto plazo para el servicio de transporte en el municipio Libertador, estimaba un plazo de dos años para ser culminado, comprendido entre 2001 y 2003. No obstante, hasta la fecha, el sistema aún está inoperativo y la mayoría de las estaciones están inacabadas. Las obras en la vía dispuesta para el BusCaracas han ocasionado grandes congestionamientos, que los usuarios frecuentes sufren a todas horas.

Las construcciones comenzaron en marzo de 2008, cuando se estimó un nuevo plazo. Estarían listas en 13 meses, es decir, en abril de 2009. Ya han transcurrido más de dos años desde la fecha prevista para culminar la obra. El proyecto ha pasado por las manos de dos alcaldes: Freddy Bernal, cuya gestión asumió la idea del proyecto; y Jorge Rodríguez. Tres empresas han

sido las encargadas de la obra en diferentes momentos: Ingeniería Gercón, Modelística y Pilperca.

El 18 de julio de 2011 en *El Universal* se publicó que Jorge Rodríguez, alcalde de Libertador, se opuso al BusCaracas cuando era candidato al puesto en la localidad. El propio presidente de la República, Hugo Chávez, también rechazó la idea. En su programa *Aló Presidente* número 343, en noviembre de 2009, el mandatario nacional dijo que el BusCaracas era un ejemplo de "mala, de pésima planificación".

Incluso asesores técnicos de la alcaldía de Libertador le recomendaron al ayuntamiento frenar el proyecto, dadas las condiciones del eje Norte-Sur de la ciudad para el que se planteó el sistema. Así lo aseguró Eddy Cristiani, presidenta del Instituto Metropolitano de Transporte (Inmetra).

Es un eje que, aunque en condiciones precarias, ya está servido por un transporte superficial; y allí la demanda de población es mucho más grande de lo que va a poder atender el propio sistema. La obra lo que ha hecho es abrir una gran herida en ese corredor. Una herida roja, porque no tiene solución.

Desde enero de 2010, el proyecto pasó al Fondo Nacional de Transporte Urbano (Fontur), para ese entonces el organismo pertenecía al Ministerio de Obras Públicas y Vivienda (Mopvi). Ese año el proyecto fue modificado en su totalidad porque había áreas en donde no se podían hacer las paradas ni tampoco entraban los autobuses, señaló a la prensa, en abril de 2010, el presidente del Comité de Usuarios del Transporte Público, Luis Alberto Salazar.

Anteriormente, la obra tuvo cuatro alteraciones mientras estuvo a cargo del ex alcalde Bernal y, posteriormente, del actual Jorge Rodríguez. Se estableció la reubicación de paradas; se notó el obstáculo que significaba el puente por la avenida Universidad; se tuvo que eliminar la ruta hacia El Cementerio, luego de que el Instituto del Patrimonio Cultural (IPC) dijese que el ramal hacia El Cementerio no podía dar la vuelta en donde se tenía pensado porque el Cementerio General del Sur era considerado un bien protegido; se planteó la estación terminal en el mercado Las Flores y también la construcción de un distribuidor frente al terminal La Bandera.

El plan inicial programaba extender la vía debajo de las avenidas Universidad, Lecuna y Bolívar, pero en la práctica se descubrió que hacerlo era muy costoso porque había servicios de electricidad y agua que eran complicados de reubicar. Desde el inicio del proyecto en marzo de 2008, el proyecto se ha modificado 12 veces, según *El Universal* del 9 de agosto de 2011.

Celia Herrera, presidenta de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (Sotravial), afirma que el proyecto no ha tenido continuidad. Una funcionaria de Fontur, que no quiso revelar su nombre, dice desconocer la esencia del proyecto inicial planteado por la alcaldía de Libertador, arguyendo que apenas en enero del año pasado el Fondo asumió la construcción. “Esta obra se está construyendo al mismo tiempo que se hace el proyecto de ingeniería y arquitectura”, refirió.

Ante los retrasos, el ministro de Transporte y Comunicaciones, Francisco Garcés, se defendió explicando que el proyecto ha requerido algunas mejoras. “El proyecto ha tenido que mejorarse y optimizarse, pero hoy en día goza de buena salud”, dijo.

El buen pronóstico de Garcés lo llevó a prometer el arranque de una “fase experimental” del BusCaracas en agosto de este año, al estimar un 80% de avance en las obras civiles de la primera etapa. Esta abarca 2,5 kilómetros, desde el mercado de Las Flores, a la altura de Cotiza, hasta Roca Tarpeya. El viceministro de Gestión de Infraestructura del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Arturo Gil, precisó a la prensa que en la segunda mitad de agosto culminarán las obras del primer tramo. Hasta la fecha, 16 de agosto de 2011, aún se espera por el inicio de este sistema de transporte.

El ministro Garcés también prometió que las primeras unidades del BusCaracas llegarán en octubre, y todas estarán en el país para enero de 2012. Por lo pronto, la “fase experimental” arrancará entonces con autobuses regulares, dijo. El urbanista Marco Negrón señala que al principio el proyecto usará metrobuses. También por esta razón, Negrón dice que se ha retrasado la obra, puesto que el espacio ha tenido que ser adaptado al tamaño de estas unidades superficiales, pertenecientes al Metro de Caracas.

“Sal y a mano derecha encontraras ahí mismito el desastre”, dice una funcionaria de la Policía Nacional Bolivariana, dentro de la estación del Metro La Hoyada. A un lado del Mercado Bolivariano de este sector se observa la construcción, en medio de los anteriores tres canales viales que existían. Ahora sólo hay dos, uno a cada lado del corredor dispuesto para el BusCaracas. Los vehículos pasan con dificultad por ambas vías, estrechas y deterioradas. El rompimiento de la vialidad ha generado numerosos cráteres. Y sumado a la cantidad de automóviles que pasan por ese tramo, el tránsito empeora. Jesús Hernández, presidente del Bloque Norte-Sur que comprende todas las rutas que pasan por el proyecto BusCaracas,

contabiliza ocho líneas de transporte público que convergen hacia la avenida Fuerzas Armadas. Cada organización cuenta al menos con 400 unidades.

En el Mercado Bolivariano La Hoyada, Edilia Delgado observa con desdén una de las estaciones del sistema de transporte que se empezó a construir en 2008 al lado de su negocio. “Nadie sabe lo que están haciendo aquí ni cuándo lo van a terminar”, dice la mujer de 50 años de edad. Mientras habla, la mirada se le desvía hacia lo que prometió ser un servicio de transporte integrado de calidad. Lo único que percibe Delgado es tierra, polvo, piedras y hombres trabajando de vez en cuando con maquinarias pesadas, “solo cuando (Hugo) Chávez dice algo por televisión”, aclara.

Tiene 20 años llevando las riendas de la “Distribuidora Pasos”, un local de calzado deportivo en La Hoyada. “Soy de Los Andes”, dice orgullosa. De San Juan de Colón, en el estado Táchira. Se mudó a Caracas porque esperaba obtener mayores oportunidades en la capital. Ahora asegura que vive tranquila en La Candelaria con su esposo y su hijo.

Lo único que conoce del proyecto es lo que todo el mundo sabe, dice. Que en agosto lo terminarán. “Agosto, no sé de qué año. Tienen a todo el mundo loco y perdido”, señala.

Vive la obra desde sus inicios. Cuenta que al principio se levantaba tanto polvo de la construcción que los comerciantes de la zona terminaban enfermándose de infecciones en las amígdalas y de alergias. Ahora, aunque admite que han removido parte de la tierra y la suciedad, todavía se observan en algunas esquinas basura y piedras amontonadas. Lo que más le preocupa es que el levantamiento de escombros de la construcción ha ocasionado daños en la mercancía de su negocio. Para ella, el caos vial es pasajero:

Ahorita hay bastante, pero luego va a ser un beneficio para todos. Solo si quitan ese poco de camionetas, claro. Esas son las que congestionan todo esto. Hay veces que cuando la reja por donde pasan los obreros está abierta, los carros se meten por la vía del BusCaracas que no está terminada para saltarse la cola.

Para Isa Mustafah, un transportista que cubre una de las rutas que pasa por el BusCaracas, la obra se ha convertido en una pesadilla. “Tú eres de la gente del Ministerio, ¿verdad? Te digo que esto es un fracaso”, dice en voz alta el joven rubio mientras frunce el ceño. Cuenta que ahora con la cola que se crea demora entre dos horas y media y tres horas para dar una vuelta. Antes de que se iniciara la construcción, daba seis vueltas en un día. Ahora solo le alcanza para realizar tres. De vez en cuando, mientras habla, golpea molesto sus rodillas con unas manos diminutas.

Conduce la buseta 240 de la línea Unión Plaza España desde la 1:00 pm hasta las 10:00 u 11:00 pm. El denso tránsito le obliga a permanecer más tiempo prestando el servicio “para poder rendir”, afirma.

Lo que sabe del proyecto es lo mismo que conoce Delgado. Y algo más. “El 50% de las unidades de cada línea va a quedar fuera”, asegura el chofer. Sin embargo, lo que pasará con las líneas que allí convergen aún es un tema incierto para los conductores. En cambio, la funcionaria de Fontur, que prefirió reservar su nombre, asegura que la solución para el gobierno en cuanto a los transportistas es sencilla. “Ellos se sienten desplazados pero no hay de otra: o se involucran al proyecto o tendrán que salir”, sentenció.

El presidente del Bloque Norte-Sur cuenta que en el período de gobierno del alcalde Freddy Bernal, los acuerdos con los transportistas estaban claros y el gremio lo aceptaba.

Ellos nos ofrecieron indemnizarnos, después idearon dar una “cajita feliz” aparte: comprarnos la unidad. Todo el mundo dijo: “Bueno, aceptamos, veremos qué hacemos después”. Pero eso nunca llegó a hacerse realidad. Los que vinieron después de Bernal han desconocido totalmente lo que se acordó.

Tanto Hernández como otros choferes que trabajan en líneas cercanas al BusCaracas, aseguran que desaparecerán del sector las rutas que van hacia Coche, Turmerito, El Silencio y la avenida Fuerzas Armadas. “Nos dijeron que iban a eliminar 450 unidades. Ya nos habían advertido”, señala el presidente del Bloque Norte-Sur.

Hernández, quien tiene más de 50 años pasando por ese trayecto y, según cuenta, cuatro años en mesas de diálogo con las autoridades sobre el proyecto, dice que luego los invitaron a incorporarse como conductores del BusCaracas. Sin embargo, duda que esta sea la solución correcta. “Con 20 autobuses no entran a trabajar los casi 20.000 transportistas que aquí hay”, expresa.

También surgió otra alternativa propuesta: que sirvan como transportistas en las rutas alimentadoras⁴. De la misma manera, Hernández se opone a la alternativa, ya que cree que las personas se negarán a pagar una tarifa de 2,5 bolívares por recorridos cortos. “¿De qué va a vivir esa gente? Si del Cementerio del Sur a la Nueva Granada son como seis cuadras, la gente va a querer irse caminando”, explica.

⁴ Líneas de autobuses convencionales que trasladan a los pasajeros desde un transporte masivo a puntos específicos de la ciudad.

Abandonar el negocio, con la inminente salida de varias líneas y unidades, tampoco es una opción para los transportistas.

A nosotros nos hizo un daño grandísimo esta obra, porque nos desvalorizó las unidades. Si queremos venderlas nos dirán: “No, mejor no te la compro, porque a lo mejor a ti te van a eliminar cuando venga el BusCaracas”.

El daño también se extiende a lo largo de toda la infraestructura vial de la avenida Fuerzas Armadas. Las personas que prefieren irse a pie desde Roca Tarpeya hasta la avenida Nueva Granada por la cola, deben caminar por una vía cercada por la propia construcción. Entre escombros, barro, polvo levantándose y maquinarias pesadas funcionando muy cerca del tránsito de personas, los ciudadanos van en fila india serpenteando los obstáculos con temor, mientras el sonido de la excavadora taladra sus tímpanos. Algunos obreros detienen la marcha de la máquina por unos segundos si mujeres o niños van pasando. Existen trechos en los que la vía es insuficiente y hay que decidir quién pasa primero por la carretera: si la persona o el autobús.

En Roca Tarpeya, aunque todavía hay acera para circular, las motos hacen de las suyas para evitar la cola, y rozan a alta velocidad la pierna del peatón, quien con miedo trata de alejarse de los infractores. La estación que corresponde a esa zona está retrasada y por esta razón los transportistas creen que se congestiona aún más el tránsito desde La Hoyada hasta la avenida Nueva Granada. Frente a El Helicoide, los obreros instalan parte de las vías de pavimento, pero esto dejó un solo canal de circulación para los vehículos en ambos sentidos, cuando antes existían cinco canales.

Al subir a una de las unidades de transporte público que deben pasar por allí, el calor del mediodía y la impaciencia porque la buseta no avanza siquiera unos metros, exaspera a los pasajeros. Los que conocen la lenta trayectoria para llegar a la avenida Nueva Granada prefieren esperar por otro microbús menos lleno, a viajar a pie durante casi dos horas para atravesar tan solo tres cuadras.

El tránsito detenido ha facilitado los robos en las unidades u otros vehículos que circulan por allí. Mientras una usuaria va sentada devorando una bolsita de dulces para aligerar la cola, dos hombres suben al transporte. Uno de ellos camina con rapidez hasta el fondo de la unidad y saca de sus bolsillos paquetes de galletas de vainilla. El otro muchacho, que permanece casi en la puerta, empieza a hablar: “Por favor, recíbanle el producto al muchacho. No le dejen la mano

alargada, él está cumpliendo años hoy. Con toda sinceridad, son el mejor público que hemos tenido esta tarde”.

Con gestos temerosos, algunos pasajeros les compran las galletas. Los buhoneros se bajan. Quince minutos después, el autobús seguía estacionado en el mismo sitio y suben otros dos, esta vez pidiendo una colaboración. La misma estrategia: uno de ellos se dirige hacia el final de la buseta y el otro aguarda en la entrada. El del fondo permanece serio. Lleva un bolso en la parte delantera de su cuerpo, en donde deposita los billetes que los usuarios le dan. “Nosotros no somos choripanes⁵, solo queremos que colaboren. Al primo del pana lo mataron ayer y no tiene cómo enterrarlo”, dice el joven moreno de al frente, que va vestido con una camiseta blanca, *jeans*, gorra estampada y lentes oscuros con montura verde fosforescente. Ninguna persona se niega a “ayudar”, por temor a represalias o a un atraco. Algunos les dan monedas de 0,50 o de un bolívar; otros, billetes de 20.

El 12 de agosto el diario *Últimas Noticias* afirmó que en la carpa de Seguridad Ciudadana instalada debajo del puente de la avenida Nueva Granada, los funcionarios policiales dijeron que han detenido a varias personas robando durante la cola. Explicaron que aprovechan el modus operandi de pedir colaboración para luego asaltar a la gente. "Los retenemos, pero no es mucho lo que podemos hacer, porque luego los sueltan debido al problema del hacinamiento carcelario. Son considerados delitos menores", expresaron.

También aseguraron que aunque realizan patrullaje en las horas pico, desde el puente de la Nueva Granada los delincuentes motorizados visualizan si vienen o no policías para poder atracar.

Mientras ocurren los delitos y siguen sin ser atacados, las continuas modificaciones del proyecto y los retrasos ocasionan la variación del presupuesto para este sistema de transporte. Durante la gestión de Bernal, la alcaldía de Libertador disponía de 390 millones de bolívares fuertes para la ejecución de las obras. Este monto se incrementó a 430 millones. Con Jorge Rodríguez, la inversión fue disminuida a 220 millones. Ahora solo para las obras del tramo de la avenida Nueva Granada se aprobaron 146 millones.

Al urbanista Marco Negrón, los desbarajustes y el tiempo invertido en la obra le parecen inverosímiles. Pone de ejemplo Buenos Aires, la capital de Argentina, donde acaban de inaugurar

⁵ Modismo usado para referirse a delincuentes

un sistema similar, tipo BRT (Bus Rapid Transit⁶), pero con más del doble de recorrido (12 kilómetros) y culminado en un período de siete meses.

La idea es buena, lo que pasa es que está mal montada. ¿Cuánto tiempo tiene BusCaracas? Y nadie sabe cuándo va a terminar. Son sistemas que están probados, no hay que inventar nada nuevo. Hay un problema, que ya no es de planificación ni de visión urbana, sino de manejo político y de gobierno.

Desde la ventanilla de una buseta

Un problema de voluntad política es también el obstáculo para llegar a acuerdos con las autoridades estatales en materia de transporte público superficial. Así lo cree el gremio de profesionales del volante, cuando hoy el Fondo Nacional de Transporte Urbano (Fontur) se ha convertido para ellos en el aliciente de las confrontaciones en cuanto a subsidio, renovación de flota y derechos laborales para los choferes de unidades en Caracas.

José Luis Montoya es uno de los líderes de este sindicato desde hace cuatro años, aunque su experiencia en el sector se remonta a dos décadas atrás. El presidente de la Central Única de Autos Libres y Por Puesto tiene 48 años de edad y solo obtuvo un título de bachiller, pero su don de gerente lo hizo destacarse entre los profesionales del volante. De familia merideña, ha hecho escuchar su voz cada vez que el gobierno los excluye de los proyectos de planificación urbana que se llevan a cabo en la ciudad o, simplemente, cuando matan a uno de sus compañeros, lugar donde, en lo que va de año, han asesinado a 17 choferes, entre taxistas, mototaxistas, *jeepseros*⁷ y microbuseros. La cifra aumenta a más de 200 muertos en todo el país, según Montoya. La llamada “Hora Cero”⁸ se hace más frecuente.

Llegó la hora, gritan algunos. “¡Vamos a pararnos!, ¡vamos a pararnos!” vociferó Montoya, vestido con camisa azul clara, mientras alzaba su brazo derecho buscando apoyo de sus colegas. Era 10 de febrero de 2011 y en casi mes y medio se vencía el plazo dispuesto para el

⁶ Buses de tránsito rápido de gran capacidad que comprenden una variedad de modalidades que incluye buses expresos y vías exclusivas.

⁷ Conductores de vehículos rústicos o jeeps

⁸ Paralización de un servicio

gobierno. Reunidos en asamblea en la sede de la Federación Nacional de Transporte (Fedetransporte), en La Paz, más de 150 voceros de las principales asociaciones y cooperativas de 19 estados del país permanecían sentados escuchando atentos a lo que tenía que decir Germán Duarte, representante del Sindicato de Transporte del estado Táchira.

Es necesario mantenernos unidos porque la lucha es de todos. Una lucha en la cual, si nos dispersamos, nos van a colgar en plazas diferentes a todos. El año 2011 puede ser el año definitivo de la fortaleza de un sector tan importante y necesario para la economía del país. Mantenemos la confrontación.

El descontento, que casi siempre ha estado presente desde que estas cooperativas de transporte se conformaron, respondía a varias peticiones, todas incumplidas por el Estado, según alegaban los gremialistas: pago del subsidio estudiantil, mayor seguridad durante los recorridos, aumento de la tarifa, más y mejores unidades, y jubilación y seguridad social para los trabajadores del volante.

Aun cuando el plazo para ajustar la tarifa todavía estaba vigente, los transportistas hacían la advertencia. Desde ya, amenazaban con parar el servicio para presionar al Gobierno Nacional. “Llamamos al frente al señor Erick Zuleta, presidente de la Federación”. Un hombre de estatura mediana, cabello crespo, moreno y de nariz chata, se acercó con paso lento y tomó el micrófono. De inmediato se escuchó una voz aguda y fuerte.

El Gobierno Nacional está violando los artículos 143, 144 y 145 de la Ley de Tránsito Terrestre, que dice que en el primer trimestre de cada año se deben establecer los parámetros técnicos para el ajuste de la tarifa. Ya estamos a febrero y ni nos han llamado para reunirnos. Se les enviaron oficios al Ministerio de Relaciones Interiores y al Ministerio de Transporte para exigir el cumplimiento de esto, y todavía estoy esperando la respuesta.

Hasta el 24 de marzo establecieron el plazo para que el gobierno les respondiera. Sin embargo, llegada la fecha, todo pareció normal en la ciudad. Varias unidades que cubrían numerosas rutas caraqueñas pintaron con *griffin*⁹ en las ventanillas de sus microbuses: “Pago Fontur ya”. La mayoría de los transportistas asistentes a las asambleas realizadas entre febrero y abril de 2011 evitaban mostrarse demasiado entusiasmados con acciones más radicales: tomas a Fontur o paro de transporte por tiempo indefinido. Montoya, uno de los pocos que apoya medidas extremas como estas, confiesa:

⁹ Betún líquido para lustrar zapatos

Aquí la gente tiene mucho miedo. ¿Ves que son muy pocos los que hablan en las asambleas? No sé para qué vienen si no participan. Caracas siempre ha sido la ciudad más restada, como hicimos el año pasado. Pero no logramos nada con alzarnos si el resto de los estados no nos apoyan. Aquí se forma el peo y nadie sale por nosotros. Siempre salimos tres pelagatos a protestar.

La desunión dentro del gremio de transporte se hace sentir incluso en las asambleas, a donde asiste la gran mayoría de las asociaciones y cooperativas de este sector. Al final del discurso, Montoya se acerca al frente e interpela a Zuleta, presidente de la Federación Nacional de Transporte, quien se aleja con rapidez de la sala cuando parece iniciarse el derecho de palabra para los demás compañeros:

Presidente, no se vaya, esto es un debate y aquí vinimos a escuchar las propuestas de todos. Y no es que este año se va a hacer el loco y se va a ir a España como hizo el año pasado, dejándonos el pelero.

Algunos transportistas lo respaldan con gritos de apoyo. Otros, más rezagados, prefieren callar.

Los principales líderes transportistas advierten que la intención del Gobierno Nacional es “eliminarnos”. Para las autoridades de Fontur, la unión de este sector social “representa un poder, porque mueve toda la ciudad”. Así lo señaló una funcionaria de la institución gubernamental de transporte que se negó a ser identificada. Esto lo confirman los resultados obtenidos de estas presiones: el 11 de abril de 2011, se incrementó de forma progresiva en cada municipio 0,50 bolívares el pasaje, quedando en 2,5 bolívares la tarifa en todas las rutas urbanas e interurbanas.

Una muestra de la influencia política que ejerce el sector transporte podría remontarse al 27 de febrero de 1989. Cuenta la periodista Mirtha Rivero en su libro “La rebelión de los náufragos”, que aunque no existen informaciones que expliquen con exactitud cómo empezó el Caracazo, lo cierto fue que todo apuntaba hacia un terminal de microbuses en Guarenas, estado Miranda.

Durante la mañana del lunes 27 de febrero de 1989, varias personas que hacían la cola para subir a una camioneta que las llevará hasta Caracas, discutían y gritaban. Uno de los choferes exigía el pago de un nuevo pasaje a 16 bolívares. La noche anterior, el gobierno había autorizado un alza de 25 céntimos en el precio de la gasolina y dos días antes el Ministerio de Transporte y los conductores acordaron subir 30% las tarifas congeladas desde hacía dos años. La

misma situación ocurrió en Guatire, en la avenida Bolívar de Caracas, en el terminal de Nuevo Circo, en Los Teques y en La Guaira. La queja de los usuarios fue aumentando hasta convertirse en disturbios, que conllevaron a la crisis política del segundo mandato presidencial de Carlos Andrés Pérez.

Más de 22 años después, los problemas estructurales del transporte no alcanzan las magnitudes de finales de los ochenta. Sin embargo, continúa la idea de que el Estado busca acabar con las empresas privadas del sector por el poder que tienen en el país. El presidente del Bloque del Oeste y Sureste, Alfredo Jiménez, es tajante:

Quieren tratar de eliminar al gremio, ahora dándoles carros a los consejos comunales. Eso está muy bien, pero con eso nos están quitando el pan de la boca. Nosotros no somos empresas privadas. Somos privados en el sentido de que nosotros mismos tenemos que comprar nuestra unidad. Hay compañeros que tienen unidades de los años 75 y 80 que hemos tenido que mantener y repotenciar.

Los transportistas alegan que Fontur les incumple. Uno de los proyectos del Fondo que aparecen en su página web señala la renovación de flota a través del financiamiento de unidades a bajo costo para sustituir las más viejas por unas mejores. Sin embargo, Zuleta asegura que esto se dejó de hacer. “Fontur no les va a dar más carros a los transportistas”, anunció en una asamblea. El silencio absoluto se apoderó del recinto. La información parecía esperarse por un gremio tildado de “desestabilizador”, debido a los frecuentes paros del servicio. Según notificó Zuleta en público, el presidente de Fontur, Alcibiades Molina, le manifestó que las nuevas unidades estarían dirigidas solo a los consejos comunales, arguyéndole que estas “no son aptas para el transporte público”.

La entrega de unidades este año por parte del gobierno corrobora las afirmaciones de Zuleta. Con la intención de impulsar un “sistema alternativo de movilización popular”, a un costo 60% por debajo de otras rutas de transporte, el gobierno creó el Sistema Integrado de Transporte Superficial (Sitssa). Según una nota publicada por el diario *CiudadCCS* el 13 de marzo de 2011, señala que el proyecto, autogestionado por los consejos comunales, llega a Barlovento, Guatire, Guarenas, Altos Mirandinos, Valles del Tuy, zona metropolitana de Caracas y Baruta.

El primero de agosto de 2011, el Ministerio para las Comunas y Protección Social entregó 1.372 vehículos a gas para el transporte público a 381 consejos comunales, como parte del Proyecto Autogas. Las regiones Central, Occidental, Oriental, Sur y de los Llanos recibieron

1.201 *jeeps* provenientes de Japón, nueve minibuses (de 27 puestos), 27 buses (de 32 puestos) y 135 centauros¹⁰.

Para llevar a cabo estos proyectos, el Ejecutivo Nacional invirtió 260 millones de bolívares para la creación de 122 empresas de transporte de propiedad social.

Conociendo las quejas del gremio de transportistas ante las “rutas comunales”, que consideran invasoras de sus territorios de trabajo, el ministro de Transporte y Comunicaciones defendió ante prensa las ventajas de esta nueva alternativa vial, el 12 de agosto de 2011:

Son parte de la participación que tiene el poder popular. El servicio de transporte público no puede estar monopolizado por el sector privado. Los consejos comunales y el poder popular tienen el derecho legítimo de prestar un servicio público.

Mientras tanto, el gremio de transporte colectivo integrado por empresas particulares se siente a la deriva. Al perder el apoyo gubernamental para el otorgamiento de créditos, la posibilidad de mejorar el servicio desaparece por los altos costos que implica. Alfredo Jiménez, presidente del Bloque del Oeste y Sureste, saca sus cuentas: una unidad marca Encava llega a costar 890.000 bolívares, por lo que tiene que pagar giros mensuales de hasta 17.000 bolívares. La póliza de seguros alcanza los 50.000 bolívares anuales. Cada caucho, que puede durar seis meses como máximo, vale alrededor de 2.500 bolívares, y se necesitan seis neumáticos por unidad. A esto se le suma el mantenimiento mensual: unos 2.000 bolívares que debe gastar cada 30 días.

Un transportista, con un pasaje urbano a 2,5 bolívares, no tiene para comprar una unidad de esas. De un autobús se mantienen hasta cinco familias. A veces no nos queda nada. Todo eso sin contar alguna eventualidad, si se te daña el motor o la caja. Un motor de una Encava cuesta 160.000 bolívares. ¿Qué transportista tiene ese dinero? La gente dice que uno tiene bastante real, pero el transportista vive de los prestamistas. Yo pido 15.000 bolívares fiados a 10% de interés. No te voy a mentir, no he terminado de montar los cauchos, cuando todavía le debo al prestamista.

Erick Zuleta, presidente de la Federación Nacional de Transporte, calcula que solo para cubrir los gastos operativos, se necesitaría cobrar una tarifa de al menos ocho bolívares.

¹⁰ Tipo de vehículo ecológico a bajo costo, producida por la empresa mixta de capital venezolano e iraní, Venirauto Industria,

Eduardo Díaz es un antiguo conductor de autobuses que abandonó el negocio del transporte, al considerarlo poco rentable. “Trae más pérdidas a tu vida que ganancias”, dice. Él solía cubrir la ruta Caracas - Los Teques. De origen portugués, tiene ya más de dos décadas viviendo en Venezuela, y desde hace 18 años se había dedicado a ser profesional del volante. Invirtió en una unidad colectiva y logró mantener un hogar y criar a dos hijos varones, pero el cuerpo le pasó factura después del tiempo rodando por las vías de la Gran Caracas.

A las 3:00 am sonaba su despertador. Tenía que estar en el terminal de Los Teques desde las 4:00 am para servirle a la cantidad de usuarios que trabajan fuera de esta ciudad satélite. Bajar y subir del estado Miranda a Caracas le causaron problemas renales y de columna. También sustos que le pudieron costar la vida, en el kilómetro 2 de la Panamericana fue asaltado dos veces con armas de fuego.

Decidió retirarse de la vida en carretera cuando el alto costo de los repuestos le impidió seguir manteniendo la unidad. A ello se le sumaron los pocos ingresos percibidos, debido a que las colas disminuyeron sus viajes. Para obtener una ganancia relativa que le permitiese llegar con la cena a su casa, debía invertir muchas más horas haciendo varios recorridos y esto, dice, afectó su entorno familiar. Díaz carece de Seguro Social y de una jubilación que asegure sus años de vejez. Aún espera poder invertir en un negocio rentable en el país que lo acogió una vez, pero confiesa que ya no se parece ni un poquito a la Venezuela que conoció cuando aún sus canas no existían.

Pero otros antiguos colegas de Díaz aún luchan por reivindicar sus derechos, al tiempo que son tachados de “saboteadores” por parte de quienes se les oponen. La funcionaria de Fontur, que se negó a ser identificada, cree que los transportistas se han conformado en “mafias”.

Ese Erick Zuleta no es ningún transportista, es un empresario. Son mafiosos, han convertido al sistema de transporte público en un negocio y eso se tiene que acabar, eso es un servicio para el pueblo y no para un sector. Pregúntale a Zuleta cuántas unidades tiene en su poder. Una gran cantidad.

En respuesta a esto, varios transportistas niegan la existencia de tales “mafias”. Isa Mustafah, un joven transportista de 27 años de edad, maneja la unidad 240 de la ruta Unión Plaza España. Su padre fue uno de los miembros fundadores de la línea. Él conducía una de las primeras busetas: la número 013. Su familia llegó al país hace 60 años proveniente de Jordania, y de inmediato se inició en el negocio del transporte.

¿Somos mafiosos porque transportamos a las personas? La señora va para su casa, ¿verdad? (se dirige a una pasajera). Aquí van estudiantes, van choros, van doctores. Somos el impulso del desarrollo social de nuestro país. Que ellos no nos pueden controlar porque somos mayoría, es otra cosa. Aquí los gobiernos se han caído porque los han tumbado los estudiantes o los transportistas. Un país sin transporte no es nada. Si no tienes carro, ¿cómo te vas a mover?, ¿cómo vas a ir a tu universidad?, ¿cómo vas a buscar a tu niño al colegio?

El poder de que dispone un sector socioeconómico como es el transporte público se volvió a hacer notar cuando los transportistas consideraron imposible seguir sosteniendo el peso del subsidio estudiantil.

Durante una asamblea de transportistas realizada en marzo de este año en un edificio cercano a la Confederación de Trabajadores de Venezuela (CTV), en Bellas Artes, se invitó al gremio de estudiantiles universitarios para conversar sobre el problema del subsidio. A las 11:30 am, llegaron tres jóvenes: José Luis Betancourt, miembro del Consejo Universitario de la Universidad Central de Venezuela; Juan Requense, presidente del Centro de Estudiantes de Estudios Políticos de la misma casa de estudios; y Pedro Maral, de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL).

Nosotros no queremos caer en ninguna confrontación con ustedes (los estudiantes) y por eso se da esta reunión. Queremos que comprendan cuál es la situación y exponerles la verdadera realidad de esto. El gobierno quiere que haya un enfrentamiento entre ustedes y nosotros, y queremos evitarlo.

El orador inicial fue José Luis Trocel, gerente del Bloque Unido de las Rutas Suburbanas (Valles del Tuy-Los Teques). Los ánimos caldeados de los dirigentes del sector transporte correspondían a un reclamo específico: el gobierno sólo les paga entre 40 y 50% del valor de la tarifa estudiantil y les adeuda casi cinco meses de cancelación, más seis meses de retroactivos.

Trocel explicó que el subsidio estudiantil entró en ejecución el 4 de enero de 1995, con el decreto 520 que establece que Fontur cubriría el 70% del financiamiento de pasajes de estudiantes en las rutas urbanas y con 60% en las suburbanas.

Esta es una mesa de tres patas: el sector estudiantil, el sector transporte y el Gobierno Nacional. Para que las cosas funcionen, las tres patas tienen que estar adheridas a la mesa. Una de las patas, que es el gobierno, está incumpliendo totalmente. Nosotros no podemos asumir todo

el costo de lo que implica transportarlos a ustedes porque son muchísima gente. Estamos quebrando prácticamente.

El precio de llevar estudiantes sin recibir la retribución correspondiente, Trocel lo ejemplifica mediante un caso que ocurrió con uno de sus compañeros. Una vez, un transportista que cubría la ruta Caracas - Los Teques llevaba tantos jóvenes pagando con boleto estudiantil que se le reventó un caucho y no tenía dinero para repararlo.

“No hay dinero para pagarles”, les había dicho en marzo de 2011 el ministro de Transporte y Comunicaciones, Francisco Garcés, según contó la presidenta de la Federación de Cooperativas de Transporte de Venezuela (Fecotrave), Carmen de Ruiz.

Aunque para marzo de 2011 el descontento se desarrollaba sin la intención directa de paralizar el servicio, las alarmas estaban ya encendidas.

Necesitamos que nos cancelen porque nosotros vivimos de eso. Ese es un trabajo que ya sufrimos. Quien tiene que decidir qué es lo que va a pasar es el gobierno.

Así lo manifestó con molestia De Ruiz, la única mujer presente en la reunión, quien agregó: “Me atrevo a decir que la deuda llega a los 500 millones de bolívares”.

Juan Requense, uno de los estudiantes presentes en la reunión, hizo su recomendación al grupo de choferes: “Hay que llegar con soluciones al gobierno y no sólo quejarse. Es hora de planificar la agenda organizativa, iniciemos las acciones”.

“Nos están matando”

Y como un detonante cuatro meses más tarde, en julio de 2011, a la deuda del subsidio se le fue sumando otro de los males que sacuden a los transportistas día y noche: la inseguridad.

Carmen de Ruiz, presidenta de la Federación de Cooperativas de Transporte de Venezuela, estima que solo en Caracas se cometen hasta 70 robos diarios dentro de las busetas. Destaca que las unidades con rutas más largas, como por ejemplo las que atraviesan la avenida Libertador, son las más peligrosas. Incluso, en un día han llegado a asaltar tres veces el mismo colectivo.

El gremio de transporte considera que las rutas más vulnerables para los asaltos son las de El Valle, Coche, La Pastora, Carmelitas y Petare.

De Ruiz asegura que la mayoría de las rutas empieza a trabajar a las 6:00 am y no más temprano por miedo a la delincuencia. Aquellas que optan por madrugar, lo hacen a riesgo propio y “escoltadas”.

Entre julio y agosto de 2011, se presentaron varias protestas aisladas en contra de la violencia en diferentes zonas de Caracas y sus adyacencias: Antímano, Caricuao, Macarao, Sucre y El Junquito. La tranca de varias calles y rutas causó un mayor congestionamiento en la ciudad y molestias de los ciudadanos. En Antímano, los *jeepseros* paralizaron las actividades y ninguno subía ni bajaba de los barrios de la parroquia, por lo que los pasajeros tuvieron que esperar varias horas a que la manifestación pasara.

La noche del miércoles 10 de agosto, los representantes gremiales se reunieron con el ministro de Transporte y Comunicaciones, Francisco Garcés, quien los invitó a conversar para detener los intentos de paralización que se pretendían desarrollar. La idea era llegar a acuerdos sobre las deudas del gobierno por el ticket estudiantil y el tema de la inseguridad.

Pese a la reunión, Zuleta reiteró el llamado a paro nacional del transporte alegando que los compromisos fueron inconclusos. Caracas amaneció semiparalizada al día siguiente pero la gente de a pie había tomado sus previsiones. Parecía que la situación iba a ser difícil ese jueves 11 de agosto, cuando todo estaba dispuesto para que el tránsito y el Metro colapsaran por la cantidad de personas. Algunos optaron por usar el transporte subterráneo o irse en taxi a su trabajo. Sin embargo, la ciudad despertó casi como de costumbre. Y es que no todos los transportistas se sumaron a la actividad, señala José Luis Montoya, presidente de la Central Única de Autos Libres y Por Puesto, quien asegura que sobre todo en el suroeste, el oeste y el sector Norte-Sur sí se cumplió con lo pautado.

El mismo día, el ministro de Transporte y Comunicaciones, Francisco Garcés, sostuvo vía telefónica en el canal Venezolana de Televisión: “El paro de transporte solo se ha cumplido en algunos estados con gobiernos de derecha, como es el caso de Miranda y Carabobo”. Afirmó, además, que el servicio se estaba prestando de manera normal.

Montoya admite que las acciones tomadas ese día se desarrollaron de forma aislada en cada estado del país.

En Caracas se estaba llamando a una tranca, no a un paro. En el interior del país cada quien hizo lo que le parecía más conveniente, algunos hicieron paro, otros caravana, nosotros tranca. Sí se cumplió con éxito. El gobierno no va a admitir los problemas de inseguridad. A

ellos les gusta que les digan que todo está muy bien y que en el país no pasa nada. Entonces aquellas personas que protestamos somos enemigos pagados por el imperio.

El objetivo de ese día tenía como punto de mira el Ministerio de Relaciones Interiores y Justicia, en la avenida Urdaneta. Hacia allá se dirigió un grupo comandado por Montoya y Alfredo Jiménez, presidente del Bloque del Oeste y Sureste de la ciudad. Hicieron una tranca de vehículos frente a la sede de esta institución para pedir audiencia con el ministro encargado de la seguridad interna del país, Tareck El Aissami. Montoya cuenta que cuando la protesta llegó a unos 30 metros del edificio gubernamental, apresaron a seis transportistas, incluyendo a Jiménez y a él.

Nosotros no actuamos de una manera agresiva. Ellos vinieron a persuadirnos y como les dijimos que no íbamos a levantar la acción, fueron contra nosotros. Pensaban que con eso, todos los demás se iban a quedar tranquilos, pero cuando nos agarran presos, los estados del país se iban parando.

Otros tres choferes de transporte público también fueron privados de libertad, pero en otros sectores: uno de ellos en la avenida Sucre; y dos más en Ocumare, estado Miranda.

Aunque temprano en la mañana corrió el rumor de que serían procesados por alteración del orden público y obstrucción del libre tránsito, salieron en libertad plena en la tarde de ese mismo día.

El viernes, 12 de agosto, se dio una nueva reunión con el gobierno. Finalmente, dirigentes de 17 federaciones del transporte se congregaron con los ministros Francisco Garcés y Tareck El Aissami, y se acordó el establecimiento de cinco mesas de trabajo cada 15 días, a partir del 26 de agosto.

Los temas que se abordaron giran en torno a las demandas del sector, que incluyen la seguridad ciudadana, la deuda por el subsidio al pasaje estudiantil, la adquisición de repuestos y autopartes, la renovación de la flota, la creación de una escuela de formación de choferes y la seguridad social de los transportistas.

Ante el conflicto por el sistema de “rutas comunales”, Garcés aseguró que se reunirá con los miembros de estas líneas para que laboren en sectores donde el servicio de transporte público es inexistente, “y podamos trabajar en paz”, señaló.

Para resolver el problema principal que motivó la protesta, la inseguridad, se aportó una alternativa. El presidente de la Federación Nacional de Transporte, Erick Zuleta, afirmó que el

ministro El Aissami acordó decretar la prohibición de porte de armas dentro del transporte público. Informó que para ello se estableció un lapso de 60 días con el fin de que transportistas, terminales y autoridades se adaptasen a la medida.

El secretario técnico de la Comisión Presidencial sobre Control de Armas, Municiones y Desarme, Pablo Fernández, informó a la prensa del despliegue de funcionarios del Dispositivo Bicentenario de Seguridad (Dibise) a partir de la tercera semana de agosto en los terminales de las rutas urbanas e interurbanas, así como en los diferentes metros del país.

Pese a los acuerdos anunciados, hay quienes, como José Luis Montoya, dudan de la efectividad de lo negociado en pro de mejorar el servicio y ofrecer mayor seguridad a conductores y pasajeros.

Aquí no hubo ningún acuerdo. Eso fue una reactivación de unas mesas de diálogo. Desde el año 2006 estamos en lo mismo. El gobierno salió a improvisar diciendo que iban a poner un aparato en cada una de las unidades para detectar las armas. No hay mayor avance. Con ese problema que tenemos de inseguridad, la cosa va de mal en peor. Cada vez el colapso es mayor. Aquí no existen políticas serias de transporte.

Luego de la reunión con los ministros, Erick Zuleta reiteró que de haber más transportistas muertos, las protestas continuarán. “Nos están matando”, expresó luego de contabilizar la muerte de más de 200 conductores a manos del hampa en lo que va del año 2011.

CAPÍTULO II:

Con Dios de copiloto

Kalyr Ramírez ya dejó de ser el chofer al que le encantaba la adrenalina. Descolgó su logo de Fun Race 4x4 del retrovisor y decidió cambiar de ambiente. Espera lograr salir del barrio antes de que cumplan las palabras que sentenciaron su vida.

Willy Guevara usa las subidas empinadas de Petare para ejercitarte. Su meta es pertenecer a la selección de Venezuela en las competencias de sillas de rueda. Sus entrenadores lo enseñaron a utilizar las rutas inaccesibles del barrio para beneficiarse en esta nueva meta.

Las zonas populares de Caracas tienen características similares: subidas empinadas, huecos por doquier y basura en cada esquina. La gente se traslada a sus casas en moto, en un *jeep* hacinado con otros 15 o, el más valiente, caminando mientras trata que le den la cola. Las casas están suspendidas, casi en el aire, desafiando a la gravedad o a los designios de Dios.

Así también es el barrio Santa Ana que queda en Antímamo, una de las zonas más peligrosas de Caracas junto con Petare y Catia, según Pablo Lugo, presidente de la Federación de Zonas Troncales.

Kalyr Ramírez pertenece a una de las 300 organizaciones de *jeepseros* que transitan por las rutas troncales¹¹ todos los días. Donde él trabaja lleva por nombre “Santa Ana”, la cual tiene como parada final el kilómetro 8 de El Junquito. Para él, este trabajo exige tener paciencia para lidiar con los usuarios que te recriminan si ocurre algún accidente; valentía para negociar con las bandas que secuestran las unidades; e intuición para decidir quiénes serán las personas que trasladarás cada día.

Este *jeepsero* considera que presta un buen servicio, a pesar de que es él quien decide su horario, a quién monta en su unidad y hasta su ruta diaria. Para él, este es un oficio donde sobrevive el más fuerte y está lejos de ser un transporte de beneficencia. Después de que en reiteradas oportunidades su vida ha dependido del buen o mal humor del otro, de lo que sí está

¹¹ Vías en los barrios

seguro es de que no traslada a nadie bajando al caer el día. Conoce quiénes son los delincuentes. Su lema es la desconfianza.

Son las 10:00 am. Ramírez se coloca en la fila de *jeeps* para esperar su turno de cargar pasajeros e iniciar la jornada.

Lo que me gusta de este trabajo es la adrenalina, porque uno aprende aquí a retarse manejando. También por el tema de la inseguridad que se vive. A mí me han secuestrado ya muchas veces en tres años, pero eso te lo cuento cuando se bajen los pasajeros. Aquí hay muchos usuarios todos los días y es difícil lidiar con todos. También porque no se sabe quién se te monta en la unidad. Yo hago más de diez viajes diariamente. Aquí la gente sube en jeep y cuando hay mucha cola se montan en un mototaxi y le dan pa' arriba.

El transporte en estas zonas está lejos de ser un servicio. Aquí impera el negocio, el dinero que se haga cada día y, eso sí, sobrevivir en el intento. Es un trabajo para “cuatriboleados”¹², como lo describe él.

Mete a 15 pasajeros a su unidad y empieza a subir a Santa Ana. Cada medio segundo ve qué hacen los pasajeros por el retrovisor e ignora a quienes en la vía les hacen señas para que les presten el servicio. Su cara es seria y la mirada desafiante. Trata de mostrar que es él quien lleva el control del volante.

Uno aquí trabaja como transporte o taxi. Porque a veces es más rentable llevar a la casa a la gente que paga más cuando tienen que subir cosas. Para mí es mejor porque no ando aquí en la parada todo el tiempo y me pagan más. Haces más con carreras en una hora, que cargando pasajeros en la parada.

El costo del pasaje se eleva a medida que el acceso a alguna zona del barrio se dificulta aún más. El precio puede aumentar hasta nueve veces.

Entre sus malas experiencias en el oficio, Ramírez destaca 14 secuestros, pero como sólo es bachiller, considera que ningún otro trabajo le dejaría como ganancia los 1.300 bolívares semanales que logra recaudar. Su comisión es 40% del dinero que haga en el día, porque el dueño de la unidad es otra persona y se lleva la tajada más grande.

Con tan sólo 25 años de edad, ya tiene a dos hijos. Uno de ocho años que dejó en Mérida, tras su primer fracaso sentimental; y otro de siete años que decidió criar cuando se fue a vivir a

¹² Término para definir a personas valientes

Santa Ana con su nueva compañera, Ingrid Quintero. Después de tantos secuestros, lo único que argumenta para seguir en este trabajo es: “Me gusta la adrenalina, la calle y los reales”.

He pensado en comprarme mi propio jeep, pero todavía no he podido. El problema es que yo aquí no tengo derecho a créditos y si me enfermo nadie me paga, además de lo peligroso. Aquí la línea no te da beneficios. Con esto mantengo a mis dos hijos y les pago su colegio privado. Ahorita vivo alquilado en Santa Ana a 400 bolívares mensuales. Yo con esto vivo bien.

Cada pasajero va avisando dónde se queda. En la ruta, las paradas son improvisadas y se hacen tantas como sean las conveniencias de los clientes que le tocaron ese día. A un lado de una de las calles están cuatro hombres tapando algunos huecos, mientras le piden dinero a Ramírez para comprar más cemento. “Aquí uno mismo arregla la vialidad. Pidiendo dinero o como sea”, comenta Ramírez. Frena y les deja cinco bolívares para ayudarlos.

Continúa la subida. “¿Cómo estás, carne adentro?”, grita a un conductor que ya va bajando de nuevo a la parada a buscar a otras personas. “Aquí hay que ser simpático con todos, desde los compañeros de línea hasta con el que uno sabe que está en cosas raras”.

Al dejar al último cliente en su destino, Ramírez deja el misterio y cambia su cara amenazante con la que se le dirigía al público.

Ahora sí te cuento lo de los secuestros. Esta es una experiencia que uno no le desea a nadie. A cada rato secuestran cuando matan a un malandro, para que uno ande llevando a todo el barrio a los entierros. Y no te sueltan hasta que eso no termina. Nos quitan el suiche del carro, y hasta que a ellos no les da la gana no nos sueltan. Nosotros tratamos de cuidarnos. Avisamos a los demás con una radio cuando están secuestrando por aquí. Uno si está arriba, avisa a los demás abajo pa' que no suban. También decimos si están robando o algo así.

¿La peor experiencia? Lo peor es que yo una vez estaba con mi esposa, porque ella me estaba acompañando a trabajar, y allá abajo estaba un grupo de chamos y vaina, y se atravesaron con una pistola en la mano. Eran como las ocho de la noche. Uno se me montó adelante y los otros cuatro atrás. Me dijeron que era un secuestro y que los llevara hacia los lados de La Cumbre y ahí se cayeron a tiros desde el carro con unos que estaban ahí en unas escaleras. Al carro no le pasó nada y gracias a Dios no me pasó nada a mí. Yo después me bajé del carro llorando. Me quedé paralizado.

Ellos lo utilizan a uno como transporte. Tienes que llevarlos y traerlos. Ellos van, hacen sus cosas y matan gente. Una vez me pasó que me agarraron y me dijeron: “Llévanos a

Carapita". Cuando llegamos al sitio, mataron a dos chamos. ¿Por qué? Porque los habían llamado antes para que hicieran eso. Uno tiene que, como quien dice, encomendársele a Dios y demostrar sus mejores habilidades manejando, porque si te estrellas, te dan un balazo.

La única manera de protegerse es la precaución. Al caer la noche, el servicio se termina para él. Aunque el código para los llamados "mala conductas del barrio" es respetar a la gente que vive ahí, siempre hay algún infiltrado ajustando cuentas.

Uno en este trabajo no puede hacer el papel de buena gente. Porque uno ve a una muchacha con un bebé de brazos, tú ves que uno no le para y tú piensas que uno es rata¹³, pero es que hay veces que te paras y se te meten los malandros. Yo me la llevo bien con todos porque me considero una persona honrada. Hay unos que creen que tienen a Dios agarrado por la chiva y andan como si nada. A esos se la pasan jodiéndolos. Las veces que me han robado son personas que uno no ve más nunca. Uno sabe quiénes son los malandros aquí, uno los trata para que no crean que uno es bobo. En tres años sólo me han matado un amigo en este trabajo. Lo mataron en Carapita. Él trabajaba en otra línea de Antímano. Atropelló a un motorizado y no lo perdonó. Le dio unos tiros y listo.

Ramírez siente que cada día es un reto para demostrar que maneja mejor que cualquiera. Una calcomanía adorna su retrovisor con el logo de Fun Race 4x4. Los huecos y barrancos son una competencia excitante para él. La inseguridad es un valor agregado en su trabajo que poco tiene de positivo, pero que tampoco le quita el sueño. Todo trabajo tiene sus riesgos, piensa él.

Su esposa Ingrid Quintero, antes de ser su pareja, también fue usuaria. En sus 22 años de edad recuerda dos experiencias desagradables, pero la que más le marcó fue cuando a las 7:00 am trasladaba a su hija al colegio. Viajaban en rústico cuando un delincuente subió a la unidad y apuntó a la niña en el estómago con una escopeta. Tan sólo para robar a las cinco personas que estaban en el transporte.

Quintero ha sido una de las víctimas de los tres robos por ruta que a diario se suman a las estadísticas de quienes transitan por los barrios de Caracas. Esta cifra la redondea Pablo Lugo, después de siete años como presidente de la Federación de Rutas Trocales.

Ella, como tantos otros, prefiere vivir en ese barrio antes de mudarse a donde no la conocen. Poco le preocupa la inseguridad, porque considera que así es en todos los rincones de

¹³ Mala persona

Caracas. Ahora Quintero es una de las privilegiadas de la zona porque Ramírez la traslada hasta el Metro todas las mañanas. Tiene un trato de usuaria V.I.P.

Pero pocos son los privilegiados de estas zonas tan convulsionadas y con tantos obstáculos para moverse.

Los caminos encendidos de Petare

Willy Guevara se desliza en su silla, desgastada por el tiempo y el uso. Es negra, gris y marrón. Las cuatro ruedas conocen con perfecta habilidad los vericuetos por los que anda el ex mototaxista. Los sábados, días en los que solía ir a jugar básquet en las calles de Petare, son ahora de descanso. De “guardarse” en casa. De darles tregua a sus brazos, que sostienen el peso de su cuerpo ascendiendo y descendiendo las escaleras del Metro de Caracas. De huir del ajetreo de una ciudad que se muestra, para él, poco amable. La autosuficiencia de Guevara tiene un límite. Necesita del otro, aunque lo niegue.

Yo me quedé sin piernas en un accidente de moto hace como cuatro años. Eso fue en Guanare, por Portuguesa. Iba pa’ una fiesta como a las doce de la noche. Era carnaval. Era la primera vez que iba, entonces no conocía la vía y no vi la curva. Me estrellé como contra unos pipotes. Sí, iba rápido. Por eso también me hice esta cicatriz, porque se me abrió toda la cara. Así. Desde la frente hasta por aquí, por la barbilla. Y perdí las piernas. Se me rompieron todas las articulaciones y me las tuvieron que amputar.

Antes hacía carreritas con la moto, una Vespa, esas que son seguras, porque si te caías igual quedabas dentro de la moto. Era mototaxista, pues.

Guevara vive en el municipio Sucre. El censo de 2001 del Instituto Nacional de Estadística (INE), proyectó que existirían 661.074 habitantes en 2011, de los cuales ya hay 423.410 en la parroquia Petare. En esta zona, 30% de los ciudadanos pertenece al estrato E del nivel socioeconómico¹⁴. El acceso vehicular del sector es relativo. Algunas partes poseen vialidad, pero en general, llegar a las viviendas debe ser mediante escalera o callejón de cemento o de tierra. Predominan las casas de bloques o ladrillos con o sin platabanda o piso. En algunas

¹⁴ Zona no urbanizada, generalmente autoconstrucción (barrios).

casas hay hacinamiento: viven en promedio 3,5 personas por habitación. Ahí nació y se crió Willy Guevara.

Es tímido. Su mirada se distrae con todo el que pasa caminando por las calles de Capitolio, donde trabaja alquilando teléfonos junto con otros compañeros que se encuentran con alguna discapacidad. Es un hombre que tiene muchas experiencias que marcaron su vida. Pero sus gestos de niño indefenso contradicen sus vivencias.

No tengo mucho tiempo aquí. Hace un año salí a la calle. Por el chamo de los teléfonos - ese que ves ahí- fue que salí. Me dijo que me metiera a alquilar teléfonos, que en Capitolio están varios en sillas de rueda trabajando. Entonces como que me sentí apoyado. Yo pasé como seis meses hospitalizado, en el Enrique Tejerías de Valencia, y tres años sin trabajo. La ley puede decir lo que sea, que si 5% de los empleados de una empresa tiene que ser discapacitado. Aquí nadie cumple eso. Para contratarme me piden que estudie. Y si lo hago, ¿qué como? Aquí gano como 500 o 600 bolívares a la semana.

Tiene 28 años de edad y busca independizarse. Trata de demostrar que puede ingeniárselas solo y por eso está trabajando. Se muestra ágil al bajar y subir escaleras eléctricas con su silla sin llamar a ningún operador del Metro, y si a las 10:00 pm carece de dinero para pagar un taxi hasta el barrio San Blas de Petare, se agarra de la parrilla de cualquier motorizado para ir a su destino. Los únicos obstáculos para él son las escaleras del barrio, que le impiden salir y llegar sin depender de nadie. Por eso se mudó a un anexo a orillas de la calle para acceder fácilmente sin depender de quien lo quisiera cargar para llevarlo hasta su hogar. Su mamá y hermana mayor viven cerca de su casa y lo ayudan con los quehaceres.

Lo más difícil de moverme es el barrio. Ahí no hay un transporte público como tal ¿sabes? Eso está hecho por la misma gente, o sea que si ellos quieren te montan, y si no, tú resuelves. Yo me paro ahí en la calle y espero a que alguno me quiera subir. A veces ni quieren y ni se paran. Es que el tiempo que yo les haga perder, ellos dirán que pierden un pasajero. Es como que todo depende de la voluntad de la gente.

De aquí a la estación La California son como 30 minutos en el Metro. No necesito la ayuda de nadie. Bajo solito las escaleras en retroceso, así agarrándome de la baranda. En El Llanito, después de las diez de la noche no hay más jeep. Entonces agarro un taxi que me suba. Pago como 30 bolívares. Y otros 30 pa' bajar. A veces es porque hay mucha cola para el jeep o porque nadie quiere llevarme.

¿Tú me puedes ayudar a escribir una carta? Me dijeron que la hiciera dirigida a Chávez (presidente de la República). Ponle ahí que yo sufrí un accidente automovilístico, que me amputaron las dos piernas y que me tengo que enganchar de las motos para subir. Mi nombre es Willy Frank Guevara Guanda.

La ingeniero Rosa Chacón, en un trabajo de ascenso como profesora en la Universidad Simón Bolívar, destacó que para la movilización y la accesibilidad en las zonas periféricas, conformadas por barrios, se necesita el uso de vehículos rústicos (todo terreno) como modo de transporte, por ser este el que mejor se adapta a la topografía de fuertes pendientes y a las vías no pavimentadas.

Chacón explica que buena parte de estas zonas populares son inaccesibles vehicularmente debido a las fuertes pendientes, falta de pavimento o inexistencia de vías. “Esta situación se traduce para estos pobladores en largos tiempos de viaje, por el uso de dos o más modos de transporte (rústico, por puesto, autobús o metro) para desplazarse desde sus viviendas a lugares de trabajo o estudio”, detalla.

El servicio de vehículos rústicos que suben y bajan a la población de los barrios de Caracas carece de la capacidad para atender a personas con movilidad reducida. Los que contadas veces prestan ayuda para desmontar a Guevara de la silla y acomodarlo en el carro, conducen un *jeep* pequeño, de escasos 12 puestos y de una antigüedad que puede sobrepasar los 20 años. Quienes allí viajan –durante unos 15 minutos, si es para San Blas-, van sentados entre contactos físicos inevitables con los otros, casi íntimos –pues mientras más apretados se va, más gente entra-; y los vaivenes del carrito a 60 kilómetros por hora, cuyo camino es a veces tan empinado que sería digno de un escalador.

Para un ex mototaxista como Guevara, esperar suele ser una virtud desaprendida. Incluso si se trata de aguardar porque llegue algún *jeepsero*, quien pueda pensar, como Kalyr Ramírez, que Guevara es un individuo inofensivo. Pero son más frecuentes los conductores que pasan y siguen, negándose a tomarlo como pasajero.

Siendo al mismo tiempo un servicio y un negocio, para las líneas de transporte la idea es subir más pasajeros. Y el tiempo es una medida que, para los *jeepseros*, es valiosísima. Con Guevara de usuario, el conductor le tendría que servir de auxiliar momentáneo. Y sólo con gran habilidad y entereza, demoraría poco menos de 10 minutos para cargar su peso y el de la silla de ruedas, la cual normalmente viaja en el techo del vehículo. Sin más seguridad que la gravedad.

Seguridad que tampoco goza el propio Guevara, quien, sin embargo, tiene la suerte de que nunca ha sido asaltado, asegura. A pesar de vivir en uno de los 450 barrios de Petare, una de las zonas populares más peligrosas de América Latina. Venezuela, en 2010, registró 17.600 asesinatos, según el Observatorio Venezolano de Violencia.

Peligro hay en todas partes, se justifica Guevara, y se encoge de hombros ligeramente como si su cuerpo dijera: qué se le va a hacer. Está resignado, pero se considera sobreviviente de la ciudad.

La violencia caracteriza estas zonas populares. Ninguna escapa de esta realidad. Tanto que se vuelve más determinante en las vidas de cada habitante, más que la misma vialidad. Sólo se adaptan a la circunstancia. Aprenden a lidiar y a defenderse en la calle.

Catía: “Esto es el barrio, un cuerpo a cuerpo”

En Catía, las calles parecen más estrechas de lo que en realidad son. Los puestos de buhonería atestan las vías por las que los autobuses, carros por puestos, microbuses y *jeeps*, esquivan a las personas que caminan sobre aceras casi inexistentes.

Cada esquina sirve de local al aire libre para regatear cepillos de dientes, zarcillos artesanales, vestidos de origen peruano y carne de res. El que va a pie anda con paso apurado, cruzando de un lado de la avenida al otro; mientras cornetas, motores y frenazos se apoderan de las voces humanas.

Frente a Los Magallanes de Catía, una intersección da cuenta de direcciones de líneas de transporte, especialmente las que suben a Gramoven, uno de los barrios de la parroquia Sucre. “¿Cuál dices tú? Hay unos *jeeps* derecho, otros más pa’ allá y otros pa’l otro lado”, señala uno de los avances¹⁵ de una línea de taxis del lugar, indicando con su brazo derecho tres ubicaciones perpendiculares.

La mayoría de estos rústicos muestran el deterioro de tanto subir y bajar el cerro. Por ahora no hay manera de darle un aire nuevo y moderno a estos vehículos, porque desde 2004 la Toyota no ofrece carritos por puesto en Venezuela.

¹⁵ Choferes contratados por el dueño de la unidad de transporte

Más adelante, en la orilla de la calle Ayacucho, Darwin Aparcedo lleva las riendas, por el día de hoy, de la línea de vehículos rústicos “Nuevo Horizonte”. Tres *jeeps*, con mayor capacidad (unos 20 asientos), cargan pasajeros hasta que las unidades estén bien llenas. Algunos viajan parados, sosteniéndose como puedan.

Después de tres años al volante, recorriendo de lunes a lunes el barrio Gramoven, Aparcedo cree que al menos los robos en las unidades se han reducido a unos dos a la semana. Ahora observa más efectivos de la Policía Nacional Bolivariana en la zona, pero no cree en el mismo cambio cuando se trata de balaceras por ajustes de cuentas o peleas entre bandas.

Habían subido al jeep unos malandros. Eso fue como a las cuatro de la tarde. Entonces un chamo salió de la nada cuando iban por El Manantial y le dio plomo a la camioneta hasta que se cansó. Al “peluche”¹⁶ le dieron un tiro en la cabeza e hirieron a un poco de gente. Ese se salvó de milagro. Ahí se acaba de meter a Policía Nacional, por cierto. A lo mejor es que conoce a los malandros y lo que quiere es joderlos. Yo te digo algo: si fuera él, yo también me meto a policía y todo. Aunque a veces son ratas, cobran su plata y sueltan al tipo.

Les caen a tiros de repente a la camioneta porque se mandan el dato. Cuando el chamo anda subiendo en el jeep, entonces lo agarran en el camino.

Darwin Aparcedo muestra su mano derecha, con una pequeña marca cerca de su muñeca. Siete meses atrás, había tratado de resistirse al robo de su moto en el sector Las Tres Puyas, en Gramoven, y como consecuencia de un disparo, la bala le dejó el recuerdo y la advertencia de andar con cautela.

Lo cuenta y sonrío, con una risa nerviosa y hasta divertida. Lo cree como parte normal de su rutina de trabajo. Como un obstáculo laboral al que hay que saltarle por encima. Así piensa también Julio César Cassiani, un joven cuyo apellido de nada habla sobre un origen italiano. Es de tez tostada y de rasgos fuertes y pronunciados. Con 21 años de edad y 24 meses como colector en la línea “Nuevo Horizonte”, conoce Gramoven porque sus vecinos lo vieron nacer ahí. Antes, cuando aún estudiaba, se la pasaba en La Candelaria, “un sitio más tranquilo porque es el este, de los sifrinós”, dice. Después de cursar el quinto año de bachillerato, regresó a Catia y no volvió a agarrar un libro.

¹⁶ Colector. Persona que ayuda al chofer de la unidad a cobrar el pasaje

Sin dejar de reír mientras habla y se balancea apoyando uno de sus pies en un muro, Cassiani hace alarde de su valentía al conducir.

He estado al borde de la muerte varias veces. Una vez nos iban a robar y me amenazaron con una pistola. Me iban a matar. Que si no le abría la puerta del jeep, me caían a tiros ahí mismo, decían.

Yo no le tengo miedo a nada. Hasta las mejores profesiones tienen sus riesgos. Hasta un arquitecto, que va a ver su edificio, se le puede caer encima.

Es que esto es el barrio: un cuerpo a cuerpo. Cualquiera sale de su casa así sin camisa y espera para montarse en el jeep. ¿Y qué vas a hacer? ¿No lo vas a montar? Ese es tu trabajo.

Para Cassiani, las groserías y el irrespeto de los usuarios son frecuentes. Entre conductores y pasajeros vuelan los improperios. Los dos *jeepseros* dicen que la causa radica en que la gente los vincula con los asaltantes. “Lo que pasa es que a veces no roban al chofer y a los pasajeros sí, entonces dicen que somos cómplices”.

La manera de pensar y justificar su trabajo se asemeja a los argumentos que expone el presidente de la Federación de Zonas Troncales. Para Pablo Lugo, simplemente se debe sobrevivir en el trabajo, adaptándose a las circunstancias y cooperando con los delincuentes.

Lugo se refiere a los robos como “cifras negras”, porque no hay denuncias que contabilicen estos hechos.

Lo primero que pregunta un policía es si hubo sangre, si no el delito no procede. Entonces, ¿qué hace uno? Simplemente se deja pasar cada robo y les toca pagar vacuna¹⁷ a los delincuentes para que te dejen trabajar.

Con esta estrategia los *jeepseros* disminuyen los hechos que involucran sangre en su gremio, pero al año, aproximadamente, 15 de ellos no corren con suerte y se van de este mundo.

En las zonas troncales no hay presencia policial que ataque la delincuencia o regule infracciones. La ley es sólo para el fuerte. El que mejor se adapte.

¹⁷ Pago en dinero que se hace para no salir agredido

Sobrevolando los techos de zinc

Viajar en el Metrocable de San Agustín podría ser hasta un paseo turístico. Una novedad para cualquier caraqueño. Los 15 minutos de viaje dentro del funicular hace que se vuele por encima de la pobreza y de los problemas que aquejan a cualquier barrio venezolano: inseguridad, desempleo, casas poco seguras, basura, hacinamiento.

Migdalia López vive en San Agustín del Sur desde que nació. Hoy es coordinadora de cultura en la misión “Corazón Adentro”. Es una luchadora social y soñadora. Dice amén a todo lo que propone el Presidente. Aunque difiere en algunas cosas, termina las oraciones diciendo: “...pero él es mi líder. Primero Dios y después él. Es lo que más amo después de mis cuatro hijos”.

Va subiendo a su casa en el moderno funicular. Mientras observa hacia abajo los techos a medio hacer, reflexiona sobre el nuevo sistema de transporte para el sector:

Hay gente que vive diciendo que esto no era necesario, pero tienes que vivir aquí para saber lo que es subir 300 escaleras con una bombona de gas o salir corriendo con un enfermo encima sin tener un medio de transporte.

Hace silencio y continúa: “Lo que pasa es que ves hacia abajo y no hay armonía. Sólo este transporte moderno volando encima”, exclama.

Al subir más alto, se observa cómo se aleja la ciudad y la modernidad, para empezar a ver San Agustín en su totalidad, una zona de Caracas donde viven 46.757 habitantes, según cifras del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en 2007.

En la página web oficial del Ministerio para la Información y Comunicación (Minci), el 29 de julio de 2008 se resaltaron todas las bondades del proyecto y cómo esta zona popular sería una muestra de la Caracas que se promete. Se lee:

Además de formar parte del sistema de transporte del Metrocable, las cinco estaciones construidas en un trayecto de 1,8 kilómetros, con los nombres de San Agustín, El Manguito, La Ceiba, Hornos de Cal y Parque Central, tendrán una personalidad propia y beneficiarán a más de 40 mil personas de la parroquia.

“Por ejemplo La Ceiba, será de índole cultural, porque ofrecerá infocentros, bibliotecas, guarderías, Simoncitos y canchas deportivas múltiples. La estación Hornos de Cal, ubicada en la

cota mil tres, dispondrá de un anfiteatro y un mirador para apreciar la ciudad capital en 360 grados” (Gustavo González López, presidente del Metro de Caracas en ese entonces).

Por su parte, El Manguito tendrá una orientación deportiva, razón por la cual contará con un gimnasio vertical. En la estación terminal de San Agustín, encontraremos elementos para el desarrollo de la convivencia comunitaria y espacios reservados para la artesanía del sector.

El 20 de enero de 2008 se materializó la obra de ingeniería con estas cinco estaciones. Cada cabina tiene una capacidad para ocho personas y cada 27 segundos hacen su parada correspondiente. Al día se transportan 15.000 personas. Los funiculares que forman el sistema fueron fabricados por la empresa CWA y adaptados al sistema Doppelmayr.

A una altura considerable, se vislumbra hacia abajo cómo niños sin camisa y descalzos, vuelan papagayos desde el techo de una de las viviendas de bloques y zinc. Los jóvenes alegres ven el cielo sin saber que por encima de sus cabezas sobrevuelan 280 millones de dólares que adornan el paisaje. La estructura se impone por encima de los elementos urbanísticos que hay alrededor. Los edificios y ranchos pasan a ser un mundo aparte. Frente al caos de la ciudad, otras personas viajan en cápsulas suspendidas por cables, donde sólo se oye el viento fuerte que se cuele por las ventanillas de los funiculares.

El proyecto se destaca por su ingeniería moderna, pero de la ruta turística que se presupuestó, hasta el momento sólo se encuentran cinco canchas restauradas y un mirador en la estación Hornos de Cal.

Migdalia López es de tez oscura, contextura maciza y cara risueña. Dice que en San Agustín porque se crió allí, al igual que sus cuatro hijos. Jamás ha tenido problemas con la inseguridad de la zona.

Cree que los cambios los tienen que hacer los mismos habitantes de San Agustín. Por eso coordina los eventos culturales de la zona donde hacen vida 300 niños.

Pero ingenieros del Metrocable expresan lo contrario a lo que dice vivir López. Para ellos, este sistema de transporte es excesivamente costoso para lo que realmente soluciona en vialidad.

En un principio, la expectativa era grande. El sistema Metrocable, diseñado en 2007, prometió trasladar a 40.000 habitantes de San Agustín, un sector extenso en el que sólo largos corredores comunican cada punto. Ni los *jeeps*, más pequeños y ágiles, tienen acceso al barrio. Las personas que viven en los alrededores de Hornos de Cal o de la zona sur disponen de una

única opción: subir a pie los elevados de tierra y cemento para llegar a casa. Algunos metros más arriba.

La idea de construir un teleférico en una de las zonas populares más activas culturalmente, tuvo un sentido social. Vincular a las dos comunidades, San Agustín del Norte y del Sur, ya divididas por la precaria situación de la movilidad, fungió como el objetivo macro de un proyecto que aspiraba a abrir el barrio hacia la metrópoli. Así lo cuenta un arquitecto que trabajó en el proyecto, y que prefirió no ser identificado. El funcionario admite que estos propósitos quedaron en las nebulosas.

Calcula que sólo 8.000 usuarios son fieles a este sistema. Y quizás sean menos, asegura. El funcionario lo compara con el sistema teleférico que se encuentra en Medellín, Colombia, de donde se importa la idea. Allí se trabajó durante cuatro años con la comunidad para adaptarla al proyecto, puesto que todo el sistema se encuentra dentro de la ciudad. El arquitecto señala que, en cambio, el Metrocable está bordeando San Agustín y de esta manera sólo se beneficia la parte alta de la zona, en las residencias. La gente que habita los sectores aledaños tiene que seguir caminando unos cuantos metros más.

Este sistema de transporte trata de vender una imagen política en cada uno de los funiculares que se desplazan, según el experto.

Ellos lo construyen por un efecto ventana. ¿Desde qué lugar se puede ver mejor Caracas? Desde El Ávila, ¿verdad? En San Agustín pasa lo mismo. Se ve toda la ciudad, pero más focalizada. Además, tú puedes estar en Los Próceres y ves los funiculares. Desde cualquier punto puedes verlo. Es un efecto propaganda.

Por los objetivos incumplidos y la exagerada cifra en dólares, el arquitecto cree que el sistema está lejos de justificar los 280 millones que fueron invertidos.

Es un exabrupto en dinero, un mamotreto. Dentro del proyecto estaba la idea de convertir a San Agustín en un atractivo turístico. Cambiarle la imagen de inseguridad. Pero nada de eso se hizo. Entonces tú subes y no consigues nada. Puedes tomar unas fotos bien chéveres desde arriba y ya.

El arquitecto cuenta que se pensó que el negocio de las camionetas en la avenida Victoria quebraría cuando llegase el Metrocable. Una predicción errada.

Jaime Acuña fue ingeniero de esta obra. Su experiencia en transporte data desde 1988 cuando se graduó de Ingeniero Civil, mención Vías de Comunicación en la Universidad Central

de Venezuela, pero desde 1979 ya trabajaba en la construcción del Metro de Caracas, donde laboró por 32 años. Participó en el proyecto del Metrocable de San Agustín, y aunque admite que es una gran obra de ingeniería, considera que este sistema de transporte es insuficiente para solventar el problema de la vialidad en la zona.

Se benefician los que están cerca de las estaciones, pero si están retirados prefieren irse caminando. Esa no era la solución, eso es una tontería política. El teleférico sí ayuda, pero a los que están cerca. Esto es una solución parcial para la comunidad.

Cuando se inició el proyecto, se realizó una encuesta para saber qué necesitaba los habitantes de esta zona. Se les colocaba entre las opciones el Metrocable, el sistema de cloacas o el gas directo. La prioridad para la mayoría fue que el gas llegara hasta sus casas y la última el teleférico, según cuenta el ingeniero.

Sí ellos hubieran querido una solución para el pueblo, hubiesen atendido las verdaderas demandas de las personas de San Agustín. Se escogió esta opción porque es la que ve el pueblo desde todos lados de Caracas. Como proyecto es una obra genial de ingeniería, pero como solución no sirve.

Una zona popular adaptada a lo que fue la iniciativa del Metrocable de Medellín fue lo que se le ofreció a esta comunidad. La alcaldía de esa ciudad colombiana planteó un sistema de transporte con fines económicos y turísticos, donde el diagnóstico era parecido al que se trazó en los barrios de Caracas: zonas con topografías inconexas y problemas de accesibilidad.

Algunos integrantes de los consejos comunales “Mamón Helicoide”, “Nuevo Amanecer”, “Seguiremos Luchando” y “Negro Primero” fueron llevados hasta Colombia para que entendieran lo que se pretendía hacer en Caracas. Hoy, algunos creen que eso sólo se podría lograr cuando se pueda combatir la inseguridad.

Así lo piensa Jaime Villegas, quien viaja en uno de esos funiculares con su sobrina. Se muestra escéptico las mejoras en San Agustín. Su acento peruano aún se deja notar, pese a que lleva 22 años en Venezuela. A las 3:00 pm vuelve a su apartamento en San Agustín del Sur, donde vive con su hermana. Había terminado su jornada de trabajo como vendedor informal en Sabana Grande. A diferencia de Migdalia López, sus raíces están fueran de San Agustín y su familia tiene poca historia en ese barrio.

Mientras cuenta lo seguro que es el sistema teleférico, no puede ocultar su nerviosismo cuando, al llegar a la segunda estación, Hornos de Cal, dos jóvenes de unos 15 y 17 años de edad

suben al transporte. Sus miradas se clavan, desafiantes, en el resto de los pasajeros. Villegas se plega en el asiento y calla. Los segundos son largos y la tensión se siente.

En la siguiente estación, al bajar los adolescentes del funicular, se muestra más tranquilo.

Cuando yo llegué a San Agustín, uno miraba por la ventana y veía puro tiroteo. Eso era entre banda y banda. Parecía una película. Pa' filmarlo. Se agarraban a tiros ahí grupos y grupos. Yo lo veía desde mi edificio, Vuelta del Castillo.

Ahora la delincuencia ha aumentado. Bastante. A medida que la población crece, se abre más la delincuencia. Pero eso no es por el gobierno. Me imagino que eso es producto de los mismos padres, ahora les dan toda la libertad a los muchachos. No es como antes.

Dos veces me han atracado. Una vez en un carrito, hace como dos años. Pero no era conmigo, se equivocaron. Yo subía en La Hoyada y me venía a la casa. Agarrando la camioneta, dos tipos se me acercan. Suben y me apuntan con una pistola en la costilla. Contra mí nomás fue. Creo que eran tres. Les digo: "¿Qué sucede?". Les di la cédula y me revisaron todo, de pies a cabeza. Para mí que eran malandros. O se confundieron o buscaban a otro. De repente un ajuste de cuentas, qué sé yo. A veces entre bandas hay rencillas y eso.

Como yo salía tarde del restaurante donde trabajaba -como a la una de la mañana-me iba en un libre pa' la casa. Porque a esa hora no había carro por puesto. Y si salía más temprano, no podía irme hasta La Hoyada porque de noche es una guillotina. Ahí en la salida del Metro. Después de las nueve de la noche es una guillotina.

Ha mejorado la calidad de vida de los habitantes en cuanto al Metrocable, en cuanto al transporte. Antes había que subir los cerros, subir las escaleras con el miedo de que a uno lo puedan atracar ahí en el camino.

En mi caso sí me beneficia el Metrocable, pero creo que hay otros que se benefician más. Por ejemplo, los que viven arriba. Ya sus viviendas que están ahí en los cerros se valorizan. Aparte se quitan el miedo y el estrés. Llegar uno a las ocho, siete de la noche, subir por esas escaleras, es un estrés. Vas subiendo la escalera y de repente lo atracan a uno por ahí, alguien escondido. El Metrocable yo lo veo más seguro, porque en cada estación veo policías.

La verdad es que en el Metrocable no se ve mucho movimiento. Al comienzo pensé que iba a haber una cola larguísima.

Desde la avenida Victoria, hay quienes como Villegas aún utilizan el carrito por puesto para subir a San Agustín.

Pero otros, que sí utilizan el Metrocable todos los días, notan la poca afluencia de personas. Las estaciones permanecen solitarias día y noche. Un recorrido a las 4:30 pm, cercana a la “hora pico”, muestra que la vigilancia policial, en general, es inexistente. Tan sólo en la última estación, la de San Agustín, se observan dos funcionarios de pie frente a los funiculares, recibiendo a los usuarios que llegan y se van.

Al bajar hasta Parque Central está Gerónimo Castillo, funcionario de la Policía Nacional Bolivariana, órgano encargado de mantener el orden en el Metrocable. Se encuentra solo en el cuarto de seguridad. Sin posar sus ojos en su interlocutor durante más de dos segundos y con un tono de voz ligero, cuenta que en un día hay entre seis o siete efectivos que se reparten entre las cinco estaciones que existen, pero “dependiendo de si llegan”.

Castillo justifica la falta de seguridad del servicio aludiendo a la situación de inseguridad en Venezuela. “En este país normalmente hay un efectivo por cada 1.000 o 2.000 habitantes”.

Tanto el funcionario policial como el arquitecto coinciden en que los atracos, “inconvenientes” y supuestas denuncias sobre tiroteos hacia los funiculares quedaron en meras especulaciones.

Ante esta realidad, los miembros de los cuatro consejos comunales, que inicialmente respaldaron el proyecto, responden que es difícil que las personas asuman la idea de trasladarse por el aire cuando siempre se han desenvuelto subiendo y bajando escaleras.

María Eugenia Ramírez, de 50 años de edad, pertenece a la comisión de contraloría del consejo comunal “Nuevo Amanecer”. Dice que durante los últimos 22 años se ha dedicado a la comunidad, desde que su hija menor murió en un hospital de Caracas, según Ramírez, porque los médicos no la atendieron. También añade el fallecimiento de su hijo, cuando un policía le disparó. Ella no sabe qué pasó realmente, pero el resentimiento social que lleva en sus recuerdos es evidente. Es devota del jefe de Estado Hugo Chávez: “Primero está Dios y después mi comandante”, dice.

Digo eso porque es el único presidente que se ha acordado de que en este cerro viven negritos que les hacen falta muchas cosas, y nos ha querido dar el poder para que aprendamos a asumir responsabilidades y ser líderes con conciencia.

Acto seguido, Ramírez reclama las infraestructuras que se prometieron junto con el Metrocable para que el sistema de transporte le diera un aire turístico a la zona.

Cuando vino el proyecto, cuatro consejos comunales apoyamos esto. Nosotros impulsamos para que las otras organizaciones se conformaran. Hicimos asambleas para hablarles a las personas del proyecto porque la gente no lo quería. Eso es porque le tienen miedo a lo novedoso. Es impactante andar por el aire. Tener un sistema de transporte aéreo dentro de la comunidad no era fácil de digerir. Pero entonces vienen después y ofrecen una ruta turística, pero no se ve la gestión. El Metro hizo un proyecto donde se ofreció turismo y estaba en los boletines. Cuando se ejecutó desvirtuaron todo. Ofrecían cultura y agricultura. La ruta turística quedó en veremos. Aquí nos está consumiendo la basura y tenemos que solventar esto para cambiar nuestra imagen.

El ingeniero Jaime Acuña alega que las características del lugar dificultaron la construcción de otros espacios de recreación.

Después que tú les estás vendiendo ese proyecto a ellos, tenías que darles algo llamativo. Se hicieron cinco canchas y una biblioteca, pero por las condiciones de hacinamiento no se puede hacer mucho.

Desde hace dos meses, Kalyr Ramírez se oculta en su casa. Sus preocupaciones son su esposa embarazada, cobrar 16.000 bolívares como arreglo por estar tres años trabajando en la línea de los *jeepseros* del barrio Santa Ana en Antímano, y permanecer con vida. La violencia se desató ahí, en su turno. Aunque jamás estuvo escondida, piensa él.

*Me querían secuestrar otra vez. Esto se salió de nuestras manos. Ocurren 15 asaltos por día. Decidí no detenerme cuando dos chamos se me atravesaron en la vía con unas bichas¹⁸. Aceleré para escaparme y ellos se le montaron al *jeepsero* que iba detrás de mí. Me persiguieron y me disparaban, pero no me alcanzaron. Me dejaron dicho que me buscarían para matarme porque ellos son los que mandan.*

Ramírez decidió que volverá a Mérida, donde vivió en su adolescencia, para así buscar un lugar sano para su hija. Espera lograrlo y salir ileso de la amenaza de muerte que tiene.

¹⁸ Armas de fuego

Willy Guevara continúa viviendo en el este de Caracas, en Petare. Aún espera por una silla eléctrica que le pidió al presidente Hugo Chávez. Cree que eso le facilitaría su travesía hacia las empinadas subidas a su casa. Mientras tanto, se encuentra entrenando para unas competencias. Se impuso como rutina subir a cuestras con su silla hasta el barrio San Blas, como mínimo tres veces al día, para poder pertenecer a la selección de Venezuela en las Paralímpicas. “Si no tengo trabajo y me toca seguir viviendo aquí, por lo menos que algo me motive”, reflexiona.

Así están en el barrio quienes van detrás del volante y aquellos que prueban suerte todos los días para llegar a su destino.

CAPÍTULO III:

De obra monumental a pesadilla caraqueña

Una Caracas de maneras hostiles y agresivas recibió en 1975 un anuncio novedoso. Los habitantes de la ciudad más congestionada de Venezuela habían olvidado –o, más bien, ignoraban- lo que era viajar de la casa al trabajo en un sistema de transporte colectivo seguro. Eficiente. Confortable. Los caraqueños se habían acostumbrado a saltarse por encima las normas de tránsito, a colearse en las filas, a insultar al vecino o a lanzar basura en las calles.

Era una ciudad sin historias que narrasen la maravilla de llegar a tiempo a un lugar. El anuncio llegó y desató la incertidumbre. Lejos estuvo de ser algo sencillo comprender el valor de romper calles y aceras, y expropiar cientos de locales y edificios. Sólo para el que sería el último gran monumento de la ciudad: el Metro de Caracas.

El primero de enero de 1983, un día antes de su inauguración, José González Lander, primer presidente del Metro, aseguró que con el nuevo sistema los usuarios transformarían sus costumbres.

Un sistema de transporte como el Metro permitirá que la gente escoja sus sitios de trabajo o de vivienda, independientemente del sistema de transporte. Quiere decir que el Metro optimizará la ubicación de la gente en la ciudad y consolidará los mercados de venta.

Dentro de las gratificaciones públicas que traería este sistema de transporte, González Lander resaltó el acceso de las grandes masas a los museos, teatros y estadios. Afirmó, además, que el metro transformaba las “ciudades populosas”. “Y así ocurrió con Nueva York, donde no se hubiese construido un Manhattan de no haber existido ese servicio de transporte masivo”, declaró aquel día al diario *El Universal*.

Para construir un sistema subterráneo que transportaría a 700 mil personas, muchas cosas debían cambiar arriba, en la superficie, donde el caos hacía fiesta. Para soportar las convulsiones urbanísticas, a cambio se ofrecía “La gran solución para Caracas”. Un eslogan atrayente que motivaría la paciencia de los caraqueños ante el inicio de una obra de grandes proporciones.

Para 1989, año en el que se completó la Línea 1, con 22 estaciones de 20,4 kilómetros de longitud, el monto invertido había sido de 2.000 millones de dólares. La Línea 2, creada entre 1987 y 1988, tuvo un costo de 1.860 millones de dólares. De 1987 a 1994 se construyó la Línea 3, que conectaba a Plaza Venezuela hasta El Valle, valorada en 860 millones de dólares. A esto

se le sumaron 6,6 kilómetros, de 2003 a 2010, hasta la estación La Rinconada, en los cuales se invirtieron 1.340 millones de dólares. Finalmente, en 2006 se inauguró la Línea 4, de Capuchinos a Zona Rental, a la cual se le asignaron 1.010 millones de dólares.

La expectativa por la creación de una alternativa de transporte pareció darles otros ánimos a los venezolanos. Tanto que el Metro, aún sin estar listo, inspiró al grupo musical que montaba la parranda de la época. Para 1974, cuando ya era inminente la aprobación definitiva de la construcción del primer tramo Propatria-Chacaíto, Billo's Caracas Boys compuso la letra de la canción "El Metro".

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

*Van a abrirle la barriga desde Catia hasta Petare
por la transitorisisti que la tiene ya muy grave.*

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

*Todo el mundo está contento
porque según el doctor
le pondrán un metro adentro después de la intervención,
pero un metro que camina y a una gran velocidad,
sin semáforo en la esquina, atraviesa la ciudad.*

Durante ese año, cuando la noticia convertida en melodía ya se rumoraba, dos empresas francesas y una venezolana propusieron construir un sistema de transporte masivo para la ciudad, con los tramos Santa Rosa-Petare, Santa Inés-Catia y Santa Inés-Antímano, a cielo abierto, utilizando las vías de los ferrocarriles Central-La Guaira y Caracas-Valencia.

La historia había comenzado, sin embargo, en 1959. El Banco Mundial, luego de largos estudios, consideró que el transporte urbano debía solucionarse en favor del crecimiento económico del país. Ese mismo año, Maurice Rotival y Asociados, urbanistas franceses, estimaron por primera vez las dificultades del tránsito futuro, originadas por el transporte. Se necesitaba, con urgencia, un nuevo sistema más eficiente.

Después de años de continuas decisiones, en las que colaboraron varios organismos como Cordiplan, Naciones Unidas, la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, la Oficina Ministerial del Transporte, el Colegio de Ingenieros de Venezuela, entre otros, y además

creadores de los metros de Estocolmo, en Suecia, y de Toronto, en Canadá, se emprendió el proyecto Metro de Caracas en 1975. El 12 de marzo, el presidente de la República, Carlos Andrés Pérez, en su alocución ante el Congreso Nacional, anunció la construcción de la línea Propatria-Petare, comenzando por el extremo oeste.

Tomar la decisión de empezar las construcciones fue complicado. Incluso fue casi un “milagro” que ocurriera. Así lo cree el arquitecto Marco Negrón, miembro del Consejo Asesor de Urbanismo de la Alcaldía Metropolitana de Caracas. El urbanista cuenta que una vez en una entrevista, le preguntaron al presidente Pérez cuándo estaría listo el proyecto del Metro; a lo que él contestó:

Ningún presidente se va a echar el muerto encima de romper las calles de Caracas y dejarlas abiertas y con eso perder las elecciones. Eso no lo va a hacer nadie.

Contra todo pronóstico, en 1983 el Metro se preparaba para abrir sus puertas al público. Lejos de lo que se esperaba, el primer viaje en el subterráneo se efectuó meses antes de su inauguración en enero. El ex gerente de Planificación del Metro de Caracas, Gregorio Tobía, escribió como anécdota en el libro “Historia de un boleto” que el propio jefe de Estado, Luis Herrera Campins, decidió participar en una de las simulaciones de recorrido que hacía el tren a puerta cerrada. Lo acompañó una comitiva del Ejecutivo. Desde Propatria hasta Plaza Sucre, se desplazaron sin el más mínimo inconveniente. Los trabajadores se abrazaban y felicitaban unos a otros. La gran maquinaria se portaba bien. El autor relató con picardía que lo que el Presidente desconocía era cuántos dedos cruzados había en ese momento.

Como si se tratase de la inauguración de una obra de arte, escuelas y universidades se agolpaban frente a las instalaciones para probar el nuevo juguete de Caracas. Se organizaban paseos turísticos para conocer la novedad. La modernidad y la tecnología arribaban a la capital.

Y llegó el tan esperado 2 de enero de 1983. El primer viaje público del Metro. A las 10:00 am, el presidente Luis Herrera Campins y su esposa Betty Urdaneta ingresaron a la estación La Hoyada para dar inicio al acto. Rodeados de los medios de comunicación, cortaron la cinta tricolor para inaugurar el sistema Metro. Tal como usuarios comunes, se dirigieron a la taquilla a comprar dos boletos. Acompañados de una multitud de fotógrafos curiosos, caminaron hacia el tren que los conduciría hasta la última parada: Propatria. En sólo 10 minutos recorrieron 6,7 kilómetros. La comitiva se bajó en la plaza Pérez Bonalde, donde el mandatario nacional pronunció el discurso inaugural.

Ese día, los caraqueños viajaron de todas partes de Caracas para conocer la nueva atracción. De Chacao, Monte Piedad, San José o Caricuao se acercaron hasta La Hoyada para presenciar la obra. “Maravilloso, increíble, fantástico, majestuoso”, decía la gente sobre el Metro, de acuerdo a reseñas periodísticas de la época. El venezolano se encontró con amplios espacios con aire acondicionado, revestimientos modernos, iluminación en todas las áreas, escaleras mecánicas, pisos antiresbalantes, dispensadores de boletos, máquinas cambiadoras de monedas, ambiente musical agradable, personal uniformado, alegre y cordial.

Al día siguiente, se formaron interminables colas en las ocho estaciones, a pesar de que no era “hora pico”. El Metro iniciaba sus operaciones a las 10:00 am y terminaba a las 4:00 pm. Desde La Hoyada, las filas de personas salían hasta la avenida Fuerzas Armadas. Lo mismo ocurrió en la estación Capitolio, donde las escaleras mecánicas se congestionaron de gente. Según cálculos de la empresa en esa época, 95% de los usuarios utilizaron los trenes sólo para conocerlos.

Los comentarios sobre el nuevo sistema de transporte discrepaban. Algunas personas manifestaban su descontento con la tarifa. Consideraban que era elevada para el trayecto recorrido. Ese año, el pasaje en camionetas variaba entre 1,50 y dos bolívares, desde Pérez Bonalde a La Hoyada. En cambio el Metro, que comprendía ocho estaciones, valía 2,50 bolívares. Sin embargo, todos estaban de acuerdo en que el ahorro en tiempo sería un factor positivo en el rendimiento laboral y las tareas familiares.

En 1982, 16.000 unidades de autobuses y por puesto movían a 47% de los usuarios, mientras que 44% de la población se movilizaba en vehículo particular.

Estela Marcano, una usuaria del Metro, declaró a *Últimas Noticias* el mismo 2 de enero:

Con sólo pensar que estamos libres de los borrachitos impertinentes, los radios a todo volumen, los predicadores de sectas religiosas y orientales, ofreciendo su mercancía evangelizadora, es un buen aliciente para que todos nos involucremos en su mantenimiento y conservación de todas sus instalaciones.

Algunos de los que fueron parte del personal en sus inicios, cuentan ahora que en ese momento se empezó a hablar de lo que se conoce como Cultura Metro. El subterráneo era un sistema donde la gente “cambiaba de manera automática”. Así lo recuerda Luis Román, quien comenzó como operador de trenes en 1982, con tan sólo 18 años de edad. Cuando tenía 17, le

llamó la atención la majestuosidad de las obras de infraestructura y cómo se empezaba a abrir la bóveda de la estación La Hoyada, en la avenida Universidad.

Vivía en Monte Piedad, en el bloque 13 del 23 de Enero. Desde allí se iba caminando hasta Caño Amarillo a recibir el curso de capacitación para trabajar en el Metro. Desde que empezó en su nuevo empleo, todo era una sorpresa. Incluso para él. Después de tantos años, se considera conocedor de la historia del subterráneo en Caracas. Y cuenta cómo era el comportamiento de la gente en los primeros tiempos:

El usuario en la calle sentía una agresión. Todo era una corredera. Pero cuando ingresaba a Metro era recibido con un buen trato. Era un sistema afable, sentías seguridad. Podías leer un libro tranquilamente. No ibas a ser agredido. Había violencia afuera y nosotros hicimos un cambio con un sistema nuevo. Lo logramos en ese momento. Lamentablemente se descuidó.

A pesar de tener nueve años fuera de la compañía, aún persiste su sentido de pertenencia con la empresa, aquella que le dio la oportunidad de formarse. Para él, resulta imposible sosegar al recordar con nostalgia la pérdida de la Cultura Metro. Fue un trabajo arduo formar personas habituadas a irrespetar las normas de convivencia. Pero el Metro se atrevió a hacer cambiar al caraqueño infractor y empezó casi desde cero a convertir en ciudadanos a los transeúntes rebeldes.

En ese tiempo, optaron por hacer publicidades para concienciar a los futuros usuarios, dejando a un lado las prohibiciones. Sustituyeron frases como “¡Deje salir primero!” por “Dejar salir es entrar más rápido”. O “Prohibido rayar las paredes” por “El Metro ya tiene su propia decoración. No lo raye”. La idea era enseñar los beneficios que producía el cumplimiento de esas normas.

El ex gerente de Planificación del Metro, Gregorio Tobía, explica en su ensayo que Caracas se consolidó “como una nueva clase de *Ciudadanos del Subsuelo*, cordiales, respetuosos”. Catalogó a los transeúntes como una generación de caraqueños con doble personalidad: había una actitud afuera, distinta de la que existía abajo, en el Metro. Diferentes comportamientos ante una misma realidad urbana, en la que el caos vial era el pan de cada día.

Ante este contexto en el que se formó un nuevo ciudadano, Luis Román reflexiona y cuenta con tono melancólico, casi infantil, aquello que considera que el caraqueño olvidó:

El usuario es como un hijo que uno crió, que le enseñó principios y valores. Uno lo supervisaba, lo atendía, y llegó un momento que lo dejaste en la calle, lo abandonaste, lo expulsaste. Y después lo encontraste y le dijiste: “Pídemela bendición”. Y él te respondió: “¿Quién eres tú? Me abandonaste. Por diez años tuve que vivir debajo de un puente, y me convertí en esto, en un delincuente”. Bueno, en el Metro ocurrió algo así.

Color político invade la meritocracia

La identidad con una de las compañías de servicios más grandes del país, hizo que Román creara, junto a otros ex compañeros de trabajo, la asociación civil Familia Metro. Al comienzo fueron 33 personas las que conformaron el equipo en 2002. Ahora son más de 200. Se dedican a hacerle contraloría social al sistema, pero comenzaron protestando en contra de la pérdida de la meritocracia y la profesionalización dentro de la empresa.

Cuenta Román que su salida de la compañía se debió a “diferencias políticas”. Según recuerda, desde el año 2000 se sintió perseguido por quienes se inclinaban a favor del gobierno. En aquel momento, los trabajadores se empezaban a mostrar descontentos por las medidas que consideraron “populistas”. Aún se mantenían congeladas las tarifas de los boletos y muchos profesionales se sentían rechazados porque sus opiniones se ignoraban. El color político era requisito indispensable para ascender en un cargo, afirma Román.

Nueve de diciembre de 2002. En el contexto del “paro petrolero”, los trabajadores decidieron ir al patio de talleres de Propatria, donde se reunirían con la alta gerencia del Metro. Querían exponerle sus inquietudes acerca de la manera de gerenciar la empresa. El ex operador estaba entre las 33 personas que protagonizaron el hecho que relata así:

Ese día salimos a protestar. Nunca habíamos estado en la política. Es que estaban dándole carnet del Metro a todo el mundo, además no teníamos comedor. Salimos a defender la empresa. La misma gente del Metro nos sacó de Propatria y nos persiguió por los túneles. Nos iban a llevar presos y habían llamado a los Círculos Bolivarianos¹⁹. Según ellos, éramos los que queríamos parar el Metro. Ellos mismos (personal del Metro ajeno a la protesta) nos montaron en

¹⁹ Grupos organizados adeptos al gobierno de Hugo Chávez

un vagón con las puertas cerradas y las luces apagadas. Nos dijeron que nos tiráramos al suelo y el tren no se paró en ninguna estación. Nos dejaron ahí en Altamira.

La versión del ex gerente de Control Operativo²⁰ del Metro, Pedro Roldán, agrega un ingrediente más al relato: cuando los 33 corrían por el túnel, él tuvo que cortar la corriente para evitar que se electrocutaran. El 16 de diciembre pasó un comunicado a la gerencia en el que expresaba estar en contra de la infiltración de personas ajenas en el sistema y se rehusó a firmar la carta de despido de estos manifestantes.

Al haberse negado a firmar, Roldán también fue despedido junto con los otros 33 empleados. Durante 21 años ejerció siete cargos. Poco a poco fue ascendiendo: desde su pasantía en la Gerencia de Mantenimiento en la Vía Ferrea, hasta llegar a ser gerente de Control Operativo. Se graduó de Ingeniero Mecánico en el Instituto Universitario Politécnico “Luis Caballero Mejías”.

Hoy, después de deberle al Metro de Caracas toda su experiencia laboral, la recuerda como una empresa que jamás se vio intervenida por personas ajenas:

Nunca antes esta empresa estuvo politizada. Los trabajadores nos sentíamos orgullosos porque nosotros éramos Metro, los que sabíamos del subterráneo y del transporte masivo. Teníamos un presidente que era capaz de resolver todo, José González Lander, y las decisiones las tomábamos en conjunto. Lander todo se lo consultaba a su personal. Nunca antes un gobierno se metió con el Metro de Caracas, fuera adeco o copeyano.

Desde antes de que se inaugurara el Metro, ya José González Lander presidía la compañía, en 1977, cargo en el que duró hasta 1997. Quien lo sustituyó fue el Ingeniero Eléctrico, Ignacio Combellas, hasta el año 1999. A partir de este presidente, los cambios fueron continuos. Pasaron por ese puesto Vicente Tortoriello (1999-2001), José Rosales, (2001-2002), Orlando Zoghbi (2002-2003), Daniel Davis (2003-2004), Dolores González (2004-2005), Eugenio Vásquez (2005-2006), Gustavo González López (2006-2009), Víctor Matute (2009-2010) y el presidente actual, Haiman El Troudi, desde 2010.

²⁰ Encargado del Centro de Control de Operaciones (CCO), lugar donde se establecen las estrategias y se solventan eventualidades dentro del sistema Metro de Caracas.

Censura en los trabajadores

Roldán trae a colación el miedo que ahora invade a los trabajadores. Los compañeros que trabajaron con él, y que aún permanecen en la empresa, se abstienen de hablar sobre el Metro por temor a perder la futura jubilación.

Para mayo de 2011 se había anunciado una ola de despidos por parte del personal de la compañía. El diario *El Universal* reseñó el 28 de mayo que de acuerdo a la versión que se manejaba en la empresa, la directiva pensaba que se estaba filtrando información a los medios. Por esta razón, 16 inspectores de estaciones y de otras áreas fueron relevados de sus puestos de trabajo con el fin de frenar la fuga de datos.

Uno de los tantos trabajadores que siente miedo de hablar es Jesús Martínez²¹, de 27 años de edad. Sale de conducir uno de los trenes en la estación Las Adjuntas, cuando dos entrevistadoras lo interceptan para hablar con él. De inmediato, su rostro se pone tenso y pálido. Sus ojos se desvían a todos lados para estar atento a la vigilancia de otros compañeros. “Guarden las grabadoras y libretas”, murmura. Poco a poco se va arrinconando debajo de las escaleras de transferencia hacia Los Teques, para ocultarse de las cámaras de seguridad. Habla pausado, mide cada palabra.

Sólo se atreve a hablar de su experiencia como trabajador en el Metro. Nada más. De inmediato advierte que le prohibieron opinar sobre “lo que se dice en los medios de comunicación”. Es decir, las continuas fallas y retrasos, y la inseguridad descontrolada.

Martínez cuenta que tiene siete años trabajando en el subterráneo. Empezó vendiendo boletos gracias a un programa llamado “Beca Salario”, que le dio la oportunidad de laborar en la empresa. Mientras tanto, cursaba la carrera de Ingeniería Química en la Universidad Simón Bolívar.

A pesar de ya estar graduado, admite que sigue en ese trabajo por los beneficios laborales: cuenta con un seguro y un contrato colectivo, derechos que otros empleos le negarían, según cree. Sin embargo, se concede a sí mismo una opinión más personal: para él, el Metro “no es ni la sombra de lo que era antes”:

²¹ Se reserva el verdadero nombre de la persona

Aunque aún mantenemos un estatus considerable comparado con lo que hay afuera, las personas ven a los trabajadores del Metro como “los estancados”; pero más de 70% de la gente de operaciones es profesional. Hay médicos, abogados, psicólogos, ingenieros y hasta agricultores.

A pesar de la censura, los cambios internos en el sistema Metro se logran filtrar en los medios. Incluso, ya desde 2007 se viene exponiendo en la prensa el deterioro del sistema. Y con mayor frecuencia a partir de julio de ese año, cuando se genera el primer accidente entre trenes producto de un choque en la estación Plaza Sucre de la Línea 1. “En 27 años no había ocurrido un error así”, señala sorprendido Martínez, quien cuenta que la coalición ocasionó la muerte de una mujer mayor y heridas a 14 personas.

Al inicio, la compañía manejó la hipótesis de una falla humana, pero a quienes trabajaban dentro del subterráneo les suscitó suspicacia el hecho de que un tren colisionara a 55 kilómetros por hora. Martínez explica que cuando el chofer del tren conduce en el modo manual²², sólo puede acceder a la velocidad máxima de 15 kilómetros por hora. Hasta la fecha no se ha sabido más del caso. Tampoco se indemnizó a las víctimas.

Pocas veces voceros de la compañía se han pronunciado ante las fallas. Pocas veces dan explicaciones para entender la causa de los retrasos y errores.

Un año antes del accidente, *El Universal* del primero de julio de 2006 publicó un trabajo donde se expusieron los resultados de un ciclo de encuestas llamado Voz Comunitaria, el cual se centró en el transporte público. El estudio arrojó que la inmensa mayoría de los caraqueños se desplazaba en el Metro y consideraba que el precio del pasaje en este medio era justo. Aunado a esto, rechazaba por unanimidad a las camionetas por puesto y admiraba el servicio del subterráneo.

Pero en 2010 las fallas se hicieron cotidianas. En marzo, el Centro de Control de Fallas del Metro de Caracas reportó 60 retrasos diarios, que podían superar los seis minutos. Sólo en Plaza Venezuela, donde convergen las tres líneas que existen, se registraron 400 fallas de infraestructura, servicios y seguridad. De las 276 escaleras mecánicas de la Línea 1, estaban sin

²² Es el modo de conducir de trenes en el que el operador tiene el control total del manejo. La velocidad máxima permitida es de 45 kilómetros por hora. Existen otros modos de conducción: semiautomático y automático. En el primero, la velocidad es entre 80 y 95 kilómetros por hora, guiándose por el Visucab (especie de semáforo con tres luces: verde (arranque), amarillo (frenar) y rojo (detenerse)). En el segundo, el operador solo se encarga de cerrar las puertas y el tren arranca automáticamente.

funcionar 117. En promedio, tres vagones, de los siete que tiene un tren, carecían de aire acondicionado.

La paciencia se esfuma el 13 de julio de ese año. A las 7:00 am los usuarios empezaron a correr a su destino, sin saber que el Metro se transformaría en la pesadilla para 2.300 personas que lo abordarían. Coincidieron siete incidentes en la Línea 1, la ruta más transitada y de mayor congestión. Una falla eléctrica se generó en la estación Palo Verde y varios trenes quedaron atrapados en los túneles. Pasaron dos horas. Tres horas. Ni un anuncio de calma salió de los altavoces internos en los vagones.

Cuando el operador tiene que resolver un ataque de fallas, cuenta con tres minutos máximo para resolverla, sino comienza a generarse pánico. Una persona con problemas de claustrofobia se puede trasladar así mientras tenga la percepción de que el tren está en movimiento, pero cuando está detenido comienza la angustia. Y si empieza a fallar el aire o la luz, vienen las crisis. Si pasan más de tres minutos, el operador debería desalojar el tren, eso es inmediato. Esa es la norma.

Así lo señala el ex operador de trenes, Alberto Vivas, quien aunque durante 18 años enseñó este procedimiento a los trabajadores que iban ingresando, nota con preocupación que esta regla ahora se incumple.

La mañana del 13 de julio de 2010 los usuarios esperaban hacinados el desalojo, sin luz y sin ventilación. Pero luego de tanto tiempo, la indignación era un sentimiento unánime. En Caño Amarillo, los pasajeros rompieron ventanas para lanzarse a los rieles y caminar, en fila india y amontonados, a través de un espacio entre el tren y las paredes del túnel, de un metro de ancho aproximadamente. Se juntaron de a dos personas, uno casi encima del otro, peleando por el reducido espacio. La misma situación ocurrió, a las 10:00 am, en Bellas Artes, Colegio de Ingenieros, Capitolio y La Hoyada.

Mil 200 personas fueron desalojadas en la estación La Hoyada, 300 en Bellas Artes y 800 en Capitolio. Bomberos del Distrito Capital atendieron a 19 personas con crisis nerviosas.

A la 1:00 pm, las autoridades hablaron. El vicepresidente de Operaciones, coronel Gustavo Insúa, emitió una carta pública comprometiéndose con los usuarios a mejorar el servicio.

Esta declaración pareció quedar en el papel. Cuatro meses más tarde, el viernes 12 de noviembre, ocurrió un hecho que ocasionó la detención de 35 usuarios por protestar en las instalaciones del Metro. A las 7:00 am, los pasajeros tenían 30 minutos en Propatria esperando

que llegara el tren. Una vez que llegó y lo abordaron, los operadores anunciaron la existencia de una falla, por lo que pidieron desalojar la unidad. Cuando algo así ocurre, los pasajeros suelen acatar la norma. Esta vez, en señal de protesta, se negaron a dejar los vagones.

De acuerdo con el manual de procedimientos –relata Alberto Vivas-, el tren tiene que llegar en un tiempo máximo de 90 segundos (un minuto y medio) en una “hora pico”. En una “hora valle”²³ no puede superar los 130 segundos.

El Comité de Usuarios del Metro, organización que se conformó a raíz del choque entre trenes que sucedió en 2007 en Plaza Sucre, se encarga de denunciar los problemas que perciben en el subterráneo. Ramón González, presidente de esta asociación, relató lo sucedido el 12 de noviembre de 2010:

La gente empezó a pegar gritos, a quejarse porque el metro no llegaba. Ahí venía entrando la policía. En vez de calmar a la gente, bajó la santa maría de la estación y los usuarios se sintieron atrapados. Llegó un tren y la gente se montó y dijeron: “No nos bajamos de acá hasta que este tren nos lleve”. Por eso supusieron que la gente secuestró el tren. No los dejaban salir de la estación. Tomaron presos a los que estaban abajo. A los que pegaron más gritos fue a los que agarraron. Cuando yo llego, ya se había apaciguado la protesta. Una gente del sindicato llegó y empezó a mostrar unos panfletos diciendo que los manifestantes eran personas de Voluntad Popular, porque el partido había estado ahí temprano haciendo una actividad política. Me avisaron luego que los tenían presos en Catia. Fui con Elenis Rodríguez²⁴ a la policía. Se pusieron agresivos y a empujones nos sacaron.

Entre los 35 usuarios de ese día se encontraba Belkys Perico, de 39 años de edad. Apenas cumplió la mayoría de edad, se mudó a Caracas proveniente del estado Anzoátegui. El tiempo hizo que desapareciese casi por completo su acento oriental. El 12 de noviembre de 2010 subía a Caracas desde la carretera vieja de La Guaira, lugar donde vive en el barrio Plan de Manzano. Luego de dejar en el colegio al menor de sus dos hijos, cerca de la estación Gato Negro, abordó el tren hasta Bellas Artes. Debía ir al hospital JM de los Ríos para pedir una cita médica para el pequeño, de 11 años, quien padece de problemas de aprendizaje. Tomó la dirección Propatria

²³ Tiempo durante el cual hay menos afluencia de usuarios en el Metro de Caracas, por lo tanto se requieren menos trenes en funcionamiento.

²⁴ Asesora legal del Comité de Usuarios del Metro de Caracas.

para llegar a esa estación terminal y regresarse sentada. Creyó que con esa estrategia podía ir más cómoda, puesto que a esa hora la multitud le dificultaba abordar un tren hacia Palo Verde.

Perico, de tez morena y mejillas pronunciadas, desconocía que, momentos antes, la misma unidad había pasado por esa estación. Más tarde supo por boca de otros usuarios que al llegar a Propatria el operador había mandado a desalojarlo, pero las personas habían decidido desacatar las instrucciones. Bajo la consigna unísona de querer llegar hasta sus trabajos, los pasajeros habían hecho que el tren siguiera su curso.

Yo me meto en el tren porque lo veo medio desocupado. Pasó Plaza Sucre y Pérez Bonalde. Normal. En ningún momento decían que había problemas. Cuando llego a Propatria, mandaron a desalojar porque el tren estaba presentando fallas y la gente protestó sin bajarse. ¿Sabes por qué yo me quedo y me meten presa? Porque justamente en el vagón que yo iba, hacia el lado izquierdo, había una oficina del Metro y salió un operador de ahí. Él dijo: “Pero ¿qué quieren ustedes?”. Y le contestaron: “Irnos a trabajar”. Entonces respondió: “Bueno, váyanse, que el tren no tiene nada”.

Entre risas nerviosas, Perico cuenta que todos se confiaron en lo dicho por el operador y decidieron continuar dentro de los vagones. Sin embargo, al poco rato, la Policía Nacional Bolivariana bajó al andén para obligarlos a desalojar.

Los policías mandaban a salir a la gente, pero no a los que estábamos dentro del vagón del tren porque ya nos tenían acordonados y no nos dejaban salir. Después nos apagaron el aire porque nos amenazaron con que nos iban a asfixiar, y en eso cerraron la santa maría de la estación.

Perico pudo desalojar el vagón, pero ya la tenían “fichada”. Le tomaron fotografías a cada uno de los que protestaban, según contó. Salió ilesa porque se entregó sin objeción, dice; pero otros, que se resistieron, fueron golpeados por hombres que llevaban camisa blanca manga larga, a quienes ella identificó como funcionarios policiales. Empezó a gritar al ver que uno se encontraba armado y salió despavorida del tren. Luego la hicieron abordar un autobús, sin saber hacia dónde se dirigía. Fueron reclusos en la sede de la Policía Nacional en Catia.

Éramos 14 mujeres. Había menores de edad a quienes golpearon feo, pero los sacaron el mismo viernes. Nos llevaron salvajemente, ni me preguntaron dónde trabajaba. Liberaron a unos que trabajaban con el gobierno. Yo hasta estudié Medicina en la Universidad Bolivariana, pero no dije nada.

Confiaban en que el sábado 13 de noviembre todo estaría resuelto porque ninguno tenía antecedentes penales, pero el fiscal 23, Guillermo González, nunca apareció esa fecha. El primer día de detención transcurrió entre cantos y chistes. Mientras las mujeres empezaban a entonar alguna canción conocida, el grupo de hombres, en la celda de al frente, terminaba las últimas estrofas. El sábado, cuando supieron que la estadía se prolongaría, desapareció la alegría. El llanto se apoderó del buen humor de las mujeres. Hasta que el domingo salieron de la sede policial, liberados de todos los cargos que se les atribuían en el momento –delitos de alteración del orden público, terrorismo, asociación para delinquir y obstrucción de la vía férrea-. Pero la pena moral y psicológica duró unos días más.

Yo no me quería ni montar en el Metro. Se corrió la voz de que nosotros éramos saboteadores, terroristas, una gente mala, y me daba miedo porque nadie nos creía. Hasta la Defensora del Pueblo salió diciendo que habíamos dañado las instalaciones y eso es mentira. Me daba miedo que me vieran y me hicieran algo en la calle.

Ni la camisa verde que llevaba puesta ese día la volvió a usar. Cambió su apariencia por temor a ser reconocida. Su cabello, que en ese entonces lucía de color negro, se lo tiñó de amarillo. Hoy, después de poco más de un año del incidente, es de tono castaño oscuro.

Para aquel entonces, el ministro de Transporte y Comunicaciones, Francisco Garcés, declaró: “No fue una protesta. Fue un secuestro y un sabotaje”. Mientras que la mancheta de *El Nacional* al día siguiente, 13 de noviembre, rezó: “El Metro de hoy está a kilómetros de distancia del orgullo de ayer”.

Quedé decepcionada del Presidente. Yo era chavista, pero hasta ese día. Él debió investigar quiénes éramos, dónde trabajábamos. Nos trataron como los peores delincuentes. Nos metieron como perros por órdenes del comandante.

Mientras habla, a Perico se le nota la tristeza en su mirada. Es la desilusión de tener que hablar así sobre el hombre que fue su líder en algún momento.

Perico se siente orgullosa de haber participado, porque cree que luego del 12 de noviembre el servicio del Metro mejoró. “A mí casi no me gusta montarme en el Metro por el bululú de gente, pero como es más rápido, me conviene más”, confiesa.

Cuatro días después de que ocurriese el hecho, el presidente de la compañía, Haiman El Troudi, aseguró haber reducido el tiempo de espera en los andenes. Pasaron de 4,5 a 2,5 minutos.

También se atribuyó la reparación de aires acondicionados en vagones y estaciones, y la rehabilitación de 100 motores de tracción.

La mañana de ese día, 16 de noviembre de 2010, 1.150 empleados administrativos iniciaron el Plan Despliegue. El programa pretendía prevenir el delito con el resguardo de la Policía Nacional Bolivariana y la Milicia. Además, a los usuarios se les entregó unos marcalibros con forma de regla y de ticket gigante que sentenciaba: “Estamos tomando medidas. Sigue las reglas”. El mismo mensaje se encontraba impreso en los bordes que separan el andén de los rieles.

El Metro en un bolsillo

En agosto de 2010, tres meses antes de que se iniciara el Plan Despliegue, ya el Metro había anunciado una estrategia para eliminar los delitos dentro del sistema. El ministro Garcés hizo énfasis en sacar del subterráneo algunas actividades que llevan alrededor de cinco años desarrollándose dentro de las estaciones: el comercio informal y el arte urbano.

Tanto los actuales trabajadores del Metro, como los antiguos empleados, califican el tema del “buhonerismo” en el sistema como un problema grave de seguridad. A quienes laboraban dentro de la empresa les parece insólito observar este tipo de actividades. Hace más de 20 años, parte de la Cultura Metro prohibía la venta de cualquier producto dentro de las áreas. Así lo afirma Pedro Roldán, antiguo gerente de Control Operativo, quien cuenta que cuando había un infractor, este era llevado a un cuarto de supervisión donde se le instruía sobre cómo su conducta desmejoraba la calidad del servicio. “Se colocaba en el libro negro de cada estación y no se iba hasta que se le cantaba la letanía. Ahora hay mendigos y grupos musicales. Se les aborda, pero no con la rigidez que se debería”.

Alberto Vivas, ex operador de trenes, asegura que el descuido en materia de seguridad dentro del Metro dio pie para que los vendedores y músicos ingresaran.

Antes tú tenías un máximo de dos horas para estar dentro del sistema, sino tenías que pagar una multa. Eso se extendió a cuatro horas por el tema de las colas. Pero ahora todos los boletos no tienen límite de permanencia. Sales cuando quieres y los torniquetes están libres. Los

“pedigüeños”²⁵ pueden permanecer el tiempo que quieran dentro de las estaciones. Antes lo intentaban, pero eran desalojados.

Luis Román, antiguo compañero de trabajo de Vivas, recuerda una anécdota relacionada con la forma en que los operadores se las ingeniaban para reprender a los usuarios desobedientes. En la parte de los túneles donde dos trenes coincidían –uno por vía uno y otro por vía dos- el conductor que observase a un infractor en el otro tren, se lo comunicaba al Centro de Control de Operaciones, que luego se lo informaba al operador que iba manejando el tren con el pasajero transgresor de las normas. Así se pasaban la información y le llamaban la atención con el micrófono. De esta manera, el usuario creía que era vigilado con cámaras dentro de los vagones y por eso la mayoría de las personas evitaba transgredir las normas.

Tanto Román como Vivas aseguran que antes los mismos pasajeros denunciaban a quienes desacataban las reglas. Ahora creen que esto se dejó de hacer. “El usuario no lo hace porque sabe que los operadores no van a hacer nada”, dice Román.

Jesús Martínez, actual trabajador del Metro, confiesa que ningún operador se atreve a llamarle la atención a algún usuario infractor.

Nosotros somos autoridad dentro del sistema, pero tiene un límite, no nos metemos con eso. Yo fui víctima de esos vendedores ambulantes, me amenazaron más de una vez. A un compañero le pasó. Sacó a un tipo que vendía y cuando salió a almorzar le dio un tiro a mi colega. Antes teníamos la Brigada de Especial del Metro, pero estaba tan viciada que las bandas estaban aliadas con ella. Eso duró hasta el 2005.

Los vendedores ambulantes que suben a los trenes ahora se sienten libres y sin obstáculos para realizar sus actividades.

Miguel Escobar y Antonio, alias “Bolívar”, de 28 y 26 años de edad respectivamente, ingresan a uno de los trenes con dirección Zona Rental. Están en la estación Mamera, donde suelen reunirse todos los días antes de empezar la jornada de trabajo. Mientras uno aguarda de un lado del vagón, el otro camina hacia el otro extremo. Escobar mira a todas partes, inspeccionando que el lugar esté libre de policías o trabajadores del Metro. “¿Todo bien?”, le pregunta “Bolívar”. “Activado ahí, pues”, le grita Escobar en respuesta. El lugar está sin chivos expiatorios. De inmediato, “Bolívar” empieza su discurso ante los clientes-pasajeros.

²⁵ Personas que piden limosna

Buenas tardes, mi gente bella. Aquí les ofrecemos un producto de calidad. No muerde, no pica. Tres paquetes de chicles por dos bolívares. Recuerden que esto es pa' que se lo coman, no pa' que tiren la goma al piso y ensucien el Metro. Yo sé que él es más feo que una cachetada (refiriéndose a su compañero), pero por favor recíbanle el producto sin compromiso.

Mientras reparten la mercancía, que puede variar en la semana entre goma de mascar, chocolates o bolígrafos, reciben numerosos billetes de dos bolívares que amontonan en sus bolsos. Son dos jóvenes que, de no ser por los morrales que llevan auestas en el pecho, pasarían desapercibidos. “Bolívar”, cuyo rostro blanco muestra una barba corta descuidada, lleva una camiseta blanca y una gorra del mismo color. Escobar es moreno, de rasgos fuertes y va vestido con una franela marrón estampada.

Nosotros vendemos lo que sea. De hecho, a mí me dicen “Bolívar” porque una vez fui a donde un árabe con 12 bolívares en el bolsillo, le pedí fiado, vendí la mercancía y le saqué de ganancia 800. ¡Qué suerte! ¿Cuándo has visto un árabe que fie?

Tan sólo en Caracas se habla de la existencia de 15.000 a 18.000 puestos de trabajadores informales, según datos del Centro de Divulgación del Conocimiento Económico para la Libertad (Cedice). Pero Escobar y “Bolívar” prefieren hacer de su trabajo algo más dinámico. En lugar de adueñarse de un espacio fijo para trabajar, buscan a sus clientes en el transporte público. “Aquí en el Metro, en un minuto, podemos ver a más de 100 personas mientras nos cambiamos de tren o de vagón. Y, aparte, estamos en un lugar techado, sin sol y con aire acondicionado”, dice Escobar, quien junto a su compañero también labora como vendedor en las camionetas por puesto a partir de las 4:00 pm, cuando empieza la “hora pico” en la superficie.

Alegan que ningún otro trabajo les dará tantos ingresos como este. En un “día malo” en el Metro, la ganancia puede llegar a los 300 bolívares, y en un “día bueno”, entre 800 y 1.200 bolívares. Además, el trabajo en el Metro, que ejercen desde hace cinco años, les permite administrar su tiempo. Moverse de un estado del país a otro les resta algunas horas. Ambos viven en ciudades satélites del estado Miranda: Escobar en Los Teques y “Bolívar” en Guarenas.

Esta práctica de “buhonerismo” en el Metro les ha costado que en nueve oportunidades hayan sido detenidos. Escobar relata que les han decomisado la mercancía y luego los han soltado. Una vez el incidente casi pasa a mayores. “Bolívar” cuenta que hace cuatro meses, un policía los llevó ante la fiscalía para ser sancionados.

La fiscal lo que hizo fue formarle un peo al policía diciéndole: “¿Tú eres loco? ¿Me vas a traer a esos pobres muchachos por vender chocolates? Se están ganando la vida. Yo tengo esto lleno de robacelulares”. La tipa me picó el ojo y nos fuimos.

A pesar de los obstáculos, sus planes futuros se alejan de los frutos de un trabajo formal y estable. Escobar estudia locución en Chacao; sin embargo, admite que jamás ejercerá ese oficio aún después de graduado. “Esto nos da para vivir bien y mantener a nuestras familias. Ningún profesional gana como nosotros”, dice divertido y riendo un poco el joven vendedor. Con tono de padre sabelotodo y los ojos más abiertos de lo normal, “Bolívar” le espeta: “Yo te he dicho que eso de la radio no te va a dar la plata que te da este negocio”.

Entre las personas que se quejan de la actividad que realizan y los que, al contrario, lo toman como normal, Escobar y “Bolívar” dicen que es mayor la cantidad de usuarios que son indiferentes ante su presencia y su manera de trabajar. “La gente nos quiere, les caemos bien porque les hablamos bonito. Todo es cuestión de persuasión”, asegura “Bolívar”. Las personas de la tercera edad, quienes vivieron el Metro en sus inicios, son los que más rechazan a los dos buhoneros. “Está prohibido vender en el Metro”, le gritó una vez un viejito a “Bolívar”. Él le respondió: “Aquí lo que está prohibido es robar”.

Para Alberto Vivas, antiguo operador de trenes, la desidia para controlar el ingreso de “pedigüeños” y vendedores ambulantes al Metro, ha causado los atracos que se dan hoy en día dentro del sistema. “Ahora ocurren dentro de un tren, en los trechos largos entre una estación y otra. Entonces la gente cree que es un mendigo y resulta que es un atracador y los roba a todos”.

Es parte cotidiana de los viajes en Metro encontrar en los vagones a personas portadoras de alguna enfermedad pidiendo limosna para costear los medicamentos; hombres impedidos de ver que necesitan una “colaboración”; familias enteras cargando a sus pequeños en los brazos solicitando una “ayuda”; o ancianos con movilidad reducida rogando al menos un bolívar.

Pero el comercio informal es sólo una arista de las actividades que ahora se desarrollan en el Metro. También hay quienes expresan su arte para ganarse la vida. En 2007, una ola de artistas descubrió que el sistema subterráneo era la manera idónea para darse a conocer y conseguir dinero fácil. Se metían en los vagones a improvisar, probando suerte. Algunos jóvenes eran solistas, pero se fueron conociendo dentro del sistema, hasta ir conformando duetos y grupos. Una de las primeras agrupaciones que surgieron fueron los Metroboys: David Varela, Juan Carlos Pimentel, Abdel Certad y Adalberto Cervantes.

“Fue amor a primera vista”, responde Abdel Certad sobre cómo se conocieron. Cada uno se dedicaba a géneros musicales distintos: baladas, merengue, salsa o rap.

David Varela, de 24 años de edad, empezó con el hip hop. En la adolescencia le gustaba la música romántica: A.5 y Servando y Florentino eran sus ídolos. Luego sus gustos empezaron a variar. “Yo empecé con una radio y sonidos vocales. A los 18 años tenía un hijo y tuve que salir a defenderme cantando en las calles, porque yo soy sólo bachiller. Tenía mucho miedo de montarme en los autobuses”.

Varela se muestra como el más tímido, pero también el más soñador. Desea estudiar, pero insiste en que la música es su prioridad. “Hasta que no lo logre no haré más nada”.

Juan Carlos Pimentel tiene 23 años de edad. Estudiaba Ingeniería Eléctrica en la Universidad Santiago Mariño, pero lo dejó a medias. Ahora se dedica a especializarse en Producción Musical. Su manera de hablar, más calculadora y crítica, denota la actitud reflexiva de quien lleva las relaciones públicas del grupo. Dejó su trabajo como Técnico en Electromecánica Industrial del Metro de Caracas, para introducirse como parte de los grupos musicales que se empezaban a propagar en el sistema.

Mientras laboraba en la parte operativa, le fue difícil evadir su verdadera pasión. Cuenta cómo fue que surgió el interés por la música:

Cuando era niño me gustaba el sonido de la trompeta que tocaba mi tío. En el bachillerato me reunía con unos chamos que tocaban la guitarra y yo los veía, hasta que un día cantaron una canción que yo me sabía y empecé a entonarla con ellos. Ahí me di cuenta que podía cantar y formamos un grupo. Íbamos a toques y ellos me enseñaban. Me gustaban el teclado y la guitarra. Poco a poco escribía mis propias canciones. Lo conocí a él (Certad) y le decía que me enseñara a cantar. Después decidimos montarnos en las camionetas por puro hobby, en la avenida Francisco de Miranda.

Más adelante, le pareció divertido lo que hacían los cantantes del Metro y se unió a ellos sin pensarlo.

Abdel Certad desconoce la razón por la que empezó a amar la música. Es el “experimentado” del grupo. Conoce tanto las bondades como las decepciones de la carrera artística. Después de graduarse de bachiller en 2001, formó un grupo llamado Alto Impacto. Sonaron varias veces en radios caraqueñas y hasta lograron grabar un disco. Pero el grupo tuvo

problemas para financiar la publicidad y se separó. Con Metroboys piensa que las cosas se deben hacer distintas.

No todo es color de rosa. A veces para salir adelante no tienes que esperar por nadie. No hay que pensar que llegará la gallinita de los huevos de oro y nos va a grabar el disco. Por eso nosotros estamos produciendo solos nuestra música.

Hoy, además de cantar en Metroboys, Certad se dedica a culminar su carrera de Técnico Superior Universitario en Electrónica.

Todos coinciden en que en el Metro se reúne más cantidad de personas y por eso tienen mayores probabilidades de que alguien los escuche y encuentren un contrato. Y así les pasó una vez.

Hemos contado con la oportunidad de conocer gente del medio y ganamos un concurso en Venevisión que se llamaba “Treinta segundos de fama”. Estuvimos en “Sábado Sensacional” con un tema promocional llamado “Dónde nace el amor”. En el Metro conocimos a una gran amiga. Ella estaba de pasajero. Era la Gerente General de Relaciones Públicas del Ministerio de Finanzas. Nos ayudó con la parte administrativa para proyectarnos como artistas formales. Nos consiguió contratos con eventos del gobierno, con Chino y Nacho y otros artistas. También en la Universidad Central de Venezuela nos hicieron un documental como parte del arte callejero. El grupo ha aprendido así.

Trabajan de lunes a viernes en el sistema y viven de lo que los usuarios les dan como remuneración. También cantan en cumpleaños o bautizos cuando algún pasajero pide sus servicios.

Anécdotas les sobran. Cada día es una aventura dentro del Metro de Caracas. Hasta el nombre de la agrupación fue ideada por una usuaria a quien le pareció agradable ver a los jóvenes en acción.

“Bueno mi gente esto talento venezolano y suena así...”, decíamos para comenzar a cantar. Una vez en un vagón íbamos saliendo y una señora dijo: “Mira a los Metroboys” y empezamos a usar ese nombre: “Somos los Metroboys y esto suena así”.

El apoyo a su actividad es relativo. Hay a quienes les agrada verlos y a otros, en cambio, les incomoda. Se llegaron a reunir con el personal del Metro para conformar un movimiento cultural que les diera la oportunidad de mostrar sus dotes musicales, sin interferir con las normas del transporte masivo.

Al principio muchos operadores nos apoyaban y otros estaban en contra. Después creció el movimiento musical y cultural. La gente decía: “Berro, en Venezuela tenemos talento”. Algunos se atrevieron: “Yo también sé algo de arte y voy a mostrarlo”. Pero la empresa lo empezó a ver como un problema porque había personas que molestaban. Nos catalogan como los mendigos y lo prohíben. Ahora cantamos de manera clandestina, tratamos que no vean el instrumento porque ya sabemos donde están las cámaras. Pero hay muchos operadores que nos lo permiten.

También en el Metro hacen vida solistas que pasan encubiertos para evitar ser reprendidos por el personal o la Policía Nacional Bolivariana.

Cedric Zabala, de 24 años de edad, es un estudiante de Arte de la Universidad Central de Venezuela. Son las 10:00 am de un lunes. Apoya su espalda en la pared de concreto y aguarda. Su guitarra acústica, aún dentro de su funda, reposa en un muro. A esa hora comienza la faena que ocupará sus dos o tres días de la semana.

Él luce de colores poco llamativos: camiseta verde oscura y *jeans* negros desteñidos. La intención es pasar inadvertido. Su bolso marrón desgastado cruza su pecho. Un Cristo crucificado cuelga sobre su cuello, a pesar de que se confiesa ateo. Su mirada permanece fija en los rieles. Está lejos de la raya amarilla y aún así el viento tibio que proviene del túnel le toca la cara. Se encienden unas luces a lo lejos.

El ruido estruendoso del tren anuncia su llegada a la estación Mamera. Toma el mástil de la guitarra y da un paso aproximándose a las puertas. Retrocede. Un hombre de unos 30 años de edad, que lleva un morral en la espalda, se da empujones con un niño de unos 11 años, que también tiene un bolso pero cruzado. Se abren las puertas automáticas y entran.

“Misión abortada”, dice Cedric Zavala entre dientes, mientras avanza de nuevo hacia el tren en dirección a Las Adjuntas. Su cuerpo se apoya sobre las puertas cerradas del otro lado. El hombre del morral empieza a sacar rápido unos inciensos. “Buenos días, mi gente. Díganme los buenos días. Acéptenme esta promoción que lo cortés no quita lo valiente”, alza su voz por encima de la gente que indiferente recibe en sus manos el “producto que te venden más caro en el mercado”.

El niño, entre gritos y pataletas, intenta hacerse notar. “Vaya a su metro”, le ordena con voz insegura al otro buhonero, como queriéndose adueñar de un territorio de trabajo. Al verse

ignorado, se sienta en uno de los puestos amarillos disponibles y se queja con otros dos jóvenes pasajeros hasta la última estación de la Línea 2.

Cedric Zabala aguarda tranquilo dentro del tren, que tan pronto queda vacío se vuelve a llenar de gente. El momento aún es inoportuno. Mira para todos lados antes de hacerlo. Hay una mujer de chaleco rojo al fondo del vagón. Aunque la funcionaria del Metro parece ignorar su presencia, él sabe que ella presiente cuáles son sus intenciones.

Ayer me sacaron. No me puedo dar el lujo de que me saquen hoy. El que me sacó fue un civil, pero tenía el carnet del Metro debajo de la camisa. Esos me han amenazado con romperme mi instrumento. Pero si ya de por sí cuando vienen y te paran la guitarra ¡es un insulto! Cantar en el Metro es más difícil ahorita, porque hay funcionarios de la Policía Nacional en todas partes. Ahora bajan hasta los andenes, antes no era así. Hace dos años esto estaba full de cantantes en la Línea 1. Hoy en día lo que hay son raperos, porque te ven con una guitarra por ahí y ya ellos saben. Y los raperos andan como si nada, con un radio chiquito en un bolso y listo, que sacan cuando están en el vagón, hacen su show y lo guardan otra vez.

Zabala considera rentable el negocio de hacer música en el Metro. “Nada más un vagón son como tres camionetas, saca la cuenta”, dice. Puede ganar en un día alrededor de 100 bolívares, aunque asegura que hace dos años obtenía el triple. Mientras trabaja en el Hotel Marriot como mesonero, se “rebusca” un buen dinero en el sistema subterráneo. “Aún cuando tiene sus riesgos, entro al vagón. En ese momento es el show de uno”.

El Metro es su escenario bajo tierra. Sin mirar demasiado a los lados, Zabala desenfunda con tranquilidad la guitarra. Se muestra ya indiferente ante la presencia de la mujer de chaleco rojo. Con esa despreocupación de quien sale a hacer su trabajo cotidiano. Abraza y afina el desgastado instrumento, que muestra algunas peladuras y rayas producto del movimiento de la uña al tocar.

Su voz, antes más pausada y seria, se torna melodiosa al hablar con los usuarios, su audiencia obligada del día. Su tono denota que hace el intento de parecer un experimentado presentador de televisión o, más bien, un joven galán y vivaracho. Empieza a interpretar “Tu guardián”, del cantante venezolano Víctor Muñoz.

Tres minutos después, Zabala despide su canción. “Y bríndeme un aplauso”, le pide a su público con tono melodioso, pero sólo algunas personas hacen caso a la petición. El joven empieza a hacer su recorrido por el vagón para recoger, en su mayoría, monedas. Unos cuantos

billetes también, pero no sobrepasan los dos bolívares. “Te aconsejo que agarres otra canción, porque aquí la gente del Metro... Tú sabes cómo es. Siga adelante, muchacho”, le recomienda un hombre de edad mayor que permanece de pie al lado de una de las puertas.

Zabala se ríe con el comentario. Está satisfecho y, al parecer, algunas personas también. Se considera bueno en lo que hace. A pesar de que empieza a profesionalizarse con su carrera en Artes, continúa con el espectáculo en la calle. Sin autorizaciones. Como hace dos años, cuando un grupo se congregaba con una idea en común.

Cuando comenzamos a bajar al Metro éramos 15, pero no puros loquitos. Todos estudiábamos Música. Después esto se dañó porque cualquiera cree que canta o hace una buena presentación. Los más famosos eran los Metroboys, Fusión, y a un compañero llamado Alan y a mí nos decían Los Gitanitos del Metro.

Zabala recuerda que en esos tiempos se redondeaba la semana con 1.500 bolívares. Sólo baja al subterráneo para tratar de reunir 70.000 bolívares y así ayudar a su mamá a pagar el apartamento de ellos en Baruta. Su padrastro murió y están los dos nada más. En este momento él es el sustento de la casa.

Sin embargo, sus aspiraciones como cantante van más allá de un rebusque. Tiene un dúo con un joven llamado Alan, con quien ha grabado algunas canciones. Se mercadean por las redes sociales, mientras prueban suerte.

Yo toco con mi amigo, pero sabes lo difícil que es tener éxito en este país. Las personas no siempre respetan el trabajo. Por ejemplo, aquí en el Metro la gente le tiene desconfianza a uno porque hay muchos asaltos. Aquí cualquiera entra con un instrumento, así como yo. Dice que va a vender algo y saca una pistola de la funda de la guitarra. O de un bolso. Una vez, mis panas y yo sacamos a uno a golpes porque quería robar. Es que eso nos trae mala reputación.

Los asaltos que ocurren en el Metro es el reflejo de lo que a diario sucede en la superficie. Los robos ocurren en las cuatro líneas del Metro.

Las estaciones consideradas más peligrosas, según un artículo publicado en *El Universal* el 23 de mayo de 2011, son Capitolio, Chacaíto, La Hoyada, Plaza Venezuela y Petare. Ninguna escapa de la violencia. Ser interceptado con un arma dentro de un tren, perder celulares y carteras en las “horas pico” por los “carteristas” y hasta pasar sustos por atracos en vagones completos, son las experiencias que pueden encontrar los usuarios en la travesía del subterráneo.

La Línea 2, destinada en un principio a transportar a los grupos de escasa accesibilidad, también sufre los males de la delincuencia. En esa ruta, a Antonino Di Carlo lo sorprende el sonido de un disparo en la estación Carapita. La noche del 7 de mayo de 2011, a las 8:05 pm, se dirige a su casa en Los Teques, estado Miranda. Regresa de la Universidad Santa María, donde estudia segundo semestre de Comunicación Social. Sus amigos y él toman el tren en la estación de transferencia de Zona Rental y caminan hasta el final del andén, en el primer vagón de puestos azules que son para discapacitados. Hasta allá prefiere moverse el joven de 20 años de edad, puesto que es el sitio donde hay menos gente, según piensa.

El viaje parece bastante tranquilo. Viene agotado. Se había levantado, como todos los días, a las 5:30 am para llegar a la capital. Siempre una hora y media después llega a su destino, en la estación La California, para luego regresar a su casa a eso de las 7:00 pm. El mismo recorrido todos los días: la Línea 2 se la conoce a la perfección. Sabe los riesgos a los que se enfrenta. “Hay que tener cuidado con los que piden en el Metro. A veces es pura mentira y lo que quieren es robarte”. Sigue pensándolo así, más después de la angustia que vivió esa noche en Carapita.

Llegamos a la estación y cuando se abrieron las puertas escuchamos un disparo. Un pana me dice: “¿Eso fue un tiro?”. “Yo creo que sí”, le dije. No sé en qué parte del tren fue, no quise ni asomarme. Mi amigo quería salir pero no lo dejé. Lo tiré al piso por si acaso una bala perdida, uno nunca sabe. Todas las personas nos tiramos para el piso. Nosotros quedamos viendo hacia las escaleras mecánicas. La gente estaba como nerviosa, impresionada. Unos tiros en pleno Metro, donde se supone que no debería pasar... Luego vimos a dos tipos que subieron corriendo por las escaleras llevándose arrastrado a un chamo moreno, con gorra y camisa blanca. Era el herido por la bala. Después salió un poco de gente corriendo por las escaleras hacia arriba. Luego escuché que una señora decía que dos hombres habían discutido y uno le había disparado al otro.

Di Carlo cuenta que ningún operador ofreció información y que tampoco aparecieron policías o Guardias Nacionales. Fue al llegar a la estación Las Adjuntas cuando se anunció por los parlantes que el tren dejaría de prestar servicio. “Más nada. No hubo explicaciones”, reitera.

@CaracasMetro, una nueva generación de usuarios

Explicación es lo que piden miles de usuarios a través de una nueva modalidad de denuncia. Siete meses antes de la protesta en Propatria en noviembre de 2010, ya cientos de pasajeros del Metro pedían esclarecer los motivos de las fallas diarias, pero esta vez casi de forma anónima. A través de la cuenta @CaracasMetro, en la red social Twitter, las personas sienten que hacen contraloría social. Según el creador de esta iniciativa, Carlos Becerra, al momento de realizarse la entrevista, ya contaba con 57 mil seguidores. Dos meses más tarde, el número se incrementó a 74 mil 922.

A través de esta cuenta, los tuiteros²⁶ se organizaron para realizar una protesta simbólica el 12 de septiembre de 2010, vestidos de negro, mientras viajaban por el Metro de Caracas. Lejos de ser casualidad, al menos la cuarta parte de los usuarios parecía estar de luto. El duelo sí representaba una pérdida: la de la Cultura Metro.

Con el hashtag²⁷ #MetroBicho, los tuiteros describen, casi siempre con una fotografía como acompañante del texto, a los que cometen una falta. @Eleangelabg dice el 11 de agosto de 2011: “Tengo 30 años y mi madre me enseñó que en el Metro ni un caramelo, ahora los #MetroBicho hacen lo que quieren”. @Adri1985 también se pronuncia: “No hay nada que me moleste más que ver a un #MetroBicho atravesando el pie durante el cierre de puertas para que él pueda montarse”.

Un recorrido por el sistema de transporte masivo delata las numerosas transgresiones a las normas que se dan a diario: usuarios comiendo en los andenes, escasez de amabilidad para cederle un puesto a ancianos o mujeres embarazadas, agresividad al salir y entrar del tren, uso de aparatos electrónicos a todo volumen o personas en estado de ebriedad iniciando riñas.

La cuenta @CaracasMetro también se ha convertido en una guía predilecta para elegir qué vía tomar al momento de trasladarse de un lugar a otro de la ciudad usando el Metro.

@CaracasMetro se inicia debido al vacío de información que se generaba cada vez que ocurría un retraso o una avería. A través de esta iniciativa, miles de usuarios se mantienen

²⁶ Personas que mandan mensajes por la red social Twitter.

²⁷ Etiqueta usada en los mensajes para identificar el tema del que se habla. Al término se le antecede el signo numeral (#).

comunicados sobre lo que sucede en cada estación. Becerra recopila muchas anécdotas a través de este canal informativo y enfatiza que la idea debería estar lejos de ser politizada.

La cuenta sirve de desahogo para que la gente se exprese. Nosotros decimos lo bueno y lo malo del Metro de Caracas. De esta iniciativa han salido muchas propuestas. Solicitamos un séptimo vagón para la Línea 2 y el presidente del Metro estudió la situación y colocó cinco trenes con siete vagones. Yo soy de la óptica de que se puede, en vez de enfrentar, aportar soluciones y propuestas. Este es nuestro grano de arena como usuarios.

La cuenta recibe alrededor de 600 mensajes diarios. Diez de estos se refieren a sucesos de inseguridad dentro del sistema. Ante esta situación y dada su experiencia como administrador de la cuenta durante más de un año, Becerra se atreve a decir que el sistema de transporte subterráneo es hoy una muestra de los problemas sociales que experimentan los venezolanos.

El Metro es reflejo del país porque hay mucha anarquía ahí abajo, igual que en la superficie. Queremos recuperar la Cultura Metro, eso de que cuando uno entraba era otra ciudad. Ahora hay desidia, falta de planificación y nunca se viaja seguro.

Una de las medidas tomadas por las autoridades de la compañía para mejorar la calidad del servicio fue el aumento de la tarifa en 200% en dos fases. El primero de junio de 2011 se incrementó el costo en 100%, pasando de 0,50 bolívares a un bolívar. El próximo ajuste se efectuará en diciembre del mismo año.

En sus inicios, utilizar el Metro resultaba más costoso que el transporte superficial, donde se pagaba entre 1,5 y dos bolívares. Mientras que en el subterráneo el pasaje valía 2,50 bolívares. Eso era motivo de queja entre los usuarios, quienes consideraban que el trayecto era muy corto para el costo del boleto. En el año 2005, las tarifas del sistema masivo se congelaron, quedando en 0,50 bolívares. Para comienzos de 2011, la diferencia entre los costos de ambos tipos de transporte era de 75%. Los carros por puesto cobraban dos bolívares por viajar en sus rutas. Después de la medida de aumento del Metro, el porcentaje continúa igual, al incrementarse ambos sistemas 0,50 bolívares.

La asociación civil Familia Metro aseguró en un comunicado emitido el 25 de mayo de 2011 que el ajuste de la tarifa no se traducirá en un mejoramiento de la calidad del servicio. “Las autoridades del Metro de Caracas han hecho ver a la población que este aumento disminuirá las fallas del sistema, engañando descaradamente a la ciudadanía”, expresa el documento.

De acuerdo al comunicado, para 2007 el Metro de Caracas estimó transportar en el año a 506,7 millones de pasajeros. Se calculó que con el pasaje a 0,50 bolívares, se podrían recaudar 212,8 millones de bolívares. La empresa contaba con 5.186 trabajadores y con ese dinero sólo se cubriría 42,21% de la nómina. Al finalizar el año, el Metro movilizó a 481,2 millones de usuarios, según la página web de la compañía, por lo que la fuente de ingreso fue menor que la presupuestada, afirmó Familia Metro

La asociación civil argumenta que las tarifas estuvieron congeladas por seis años y por esta razón los ingresos en la compañía no variaron durante ese tiempo.

La ONG estima que en 2010, el subterráneo transportó 470,7 millones de pasajeros, dado que la cifra promedio mensual hasta mayo de ese año estaba por el orden de 39,2 millones de usuarios. Sin embargo, los gastos de la nómina de la empresa se incrementaron a más de 10.000 empleados, según funcionarios que laboran en el sistema.

Ante esta situación, argumentan que el aumento de 100% en el pasaje se hace insuficiente, si se toman en cuenta los continuos aumentos del salario mínimo que se han decretado anualmente y la inflación durante seis años.

Ese aumento en su primera parte de 100%, de ser aplicado en su totalidad a la nómina, difícilmente la cubrirá ahora en un 50%, con lo cual el aumento solicitado a la ciudadanía no será para pagar un mejor transporte, ni una mejor calidad de servicio, ni el mantenimiento.

En el documento, Familia Metro asegura que el dinero recaudado con la nueva tarifa sólo alcanzará para cubrir una parte de los sueldos de los empleados.

Invertir en el Metro es viajar más rápido

Uno de los problemas más graves de seguridad que se viven en el Metro son los arrollamientos. En ello concuerdan tanto los antiguos trabajadores del Metro como los actuales. Un usuario en la vía puede ocasionar retrasos de varias horas. Alberto Vivas, ex operador de trenes, contabiliza alrededor de un millón 400 personas que se han arrojado a los rieles para suicidarse, desde 1983. De esa cantidad, 600 han fallecido. “No es totalmente cierto que el que se lanza al Metro muere. Queda vivo: puede salir mutilado o no le pasa nada”, advierte.

Para Jesús Martínez, actual trabajador del Metro, lo peor que le puede pasar a un operador es arrollar a alguien. “Nadie está preparado para eso. La empresa sólo te prepara teóricamente”.

Vivas, quien durante todo su trabajo como operador arrolló a cuatro personas suicidas –el último fue en 1994-, asegura que no existe un proceso de formación para los trabajadores en caso de una emergencia como esta.

Uno siempre está atento, lo que pasa es que nunca deja de ser una sorpresa. Al llegar el tren al andén, el conductor está pendiente de los potenciales suicidas. Hay que estar al tanto si hay alguien llorando en el andén o dando vueltas cerca de la vía. Pero en el momento que ocurre, se te puede olvidar absolutamente todo. Solamente la actuación mecánica va a lograr hacer lo que tienes que hacer: aplicar el botón de parada de emergencia y solicitar el corte de energía.

Una de las soluciones para evitar estos arrollamientos fue presentada por el Comité de Usuarios del Metro. La asesora jurídica de esta asociación civil, Elenis Rodríguez, explica que el cerramiento de la vía, con rejas que sólo se abrirían cuando el tren arribe y se detenga en el andén, podría ser la manera de reforzar la seguridad.

Junto a esta proposición, la abogada de los 35 usuarios detenidos en 2010 agrega otros elementos importantes para la protección de los pasajeros: situar policías en los andenes, lugar donde con frecuencia ocurren los asaltos; reparar las escaleras mecánicas dañadas, que además de contribuir al congestionamiento de las estaciones, han ocasionado lesiones a personas al momento de frenarse de forma imprevista mientras suben o bajan usuarios; abrir las ventilaciones de los andenes para que la permanencia en el subterráneo sea más fresca; habilitar cámaras de seguridad en cada vagón; y arreglar por completo el aire acondicionado de los trenes.

Rodríguez cree que el servicio ha mejorado en comparación con el año pasado. Sin embargo, sus exigencias continúan. Desde 2009, el Comité de Usuarios del Metro ha denunciado irregularidades relacionadas con el mal servicio al Instituto para la Defensa de las Personas en el Acceso a los Bienes y Servicios (Indepabis); al ex presidente del Metro, Víctor Matute; al director actual, Haiman El Troudi; y al Ministro de Transporte y Comunicaciones, Francisco Garcés. Sin embargo, aún espera por sus respuestas.

El 4 de agosto de 2010 se destinaron 145 millones de bolívares para realizar un plan integral de mantenimiento del Metro, que tenía el propósito de reparar la infraestructura de los túneles, el sistema de tracción y frenado, el suministro eléctrico, las vías férreas, los sistemas de ventilación, los aires acondicionados en vagones y estaciones, las escaleras mecánicas, los

uniformes para el personal y el fondo de contingencia. Sin embargo, Rodríguez cree que a pesar de la inversión, el mal servicio persiste.

Quiero que nos expliquen dónde está ese dinero destinado para hacer los arreglos, porque todavía hay escaleras que están inhabilitadas, las de concreto ya están cediendo, no hay aire acondicionado en los vagones... Las escaleras mecánicas las cerraron por completo, las forraron con drywall²⁸. Eso pasa en las escaleras de la salida hacia La Previsora, en Plaza Venezuela; en las de Chacaíto; Chacao; y Capitolio. No se ve la voluntad política. Al ponerme ese drywall, me están diciendo que eso ya más nunca va a funcionar.

Luis Román, antiguo operador de trenes, se muestra incrédulo cuando el presidente del Metro, Haiman El Troudi, aseguró a la prensa que las escaleras mecánicas, los aires acondicionados y las máquinas expendedoras de boletos están 100% operativos.

La gente sabe que es mentira. ¿Cómo el usuario va a estar de buenas si más bien te estás burlando de él? Se le vendió hace más de 10 años un sistema seguro, eficiente y confortable. Cuando ve que siguen habiendo retrasos, entonces él se pregunta: “¿Cuáles son las reglas que están tomando?”.

Alberto Vivas coincide con Rodríguez al afirmar que se observa una mejora relativa en el sistema. No obstante, advierte que los tiempos de espera de los trenes aún son prolongados. Esto se debe, según el ex trabajador del Metro, a que con normalidad la Línea 1 cuenta con sólo 33 trenes, cuando deberían funcionar 42. Agrega que la alta demanda de pasajeros a todas horas impide que se les haga el mantenimiento respectivo a las unidades.

Las autoridades del Metro prefieren que los trenes sigan circulando así, a prestar un servicio óptimo. ¿Cuál es el gran problema? El mantenimiento. Por ejemplo, no reparan el aire porque no hay insumos para repararlo, no llegan los repuestos.

Para solventar los retrasos, el ex presidente de la compañía, Claudio Farías, anunció en 2009 la adquisición por parte del Estado de 48 trenes nuevos provenientes de España, para sustituir a los antiguos. Estos ofrecían puertas 30% más anchas para agilizar la salida y entrada a los vagones en horas pico; un sistema automático de anuncio de las estaciones; y una nueva ergonomía y repartimiento de los vagones, que mejorarían la iluminación, el aire acondicionado y los pasamanos.

²⁸ Lámina de cartón, yeso, madera o fibrocemento

Además, prometió implementar en los trenes nuevos un sistema que estableciera una frecuencia de 90 segundos, o un minuto y medio, entre tren y tren, lo que reduciría el tiempo de espera en los andenes.

El actual presidente del Metro, Haiman El Troudi, estimó en diciembre de 2010 que el primer tren que arribase podría comenzar sus operaciones entre marzo y abril de 2011, luego de hacerle las pruebas pertinentes y garantizar su funcionamiento. También afirmó que para junio de 2011 seis trenes estarían en el país. No obstante, hasta ahora han llegado cuatro, de acuerdo con la versión oficial, y solo el primer tren aún se encuentra en período de prueba en el patio de Las Adjuntas.

El vicepresidente de Grandes Obras de la compañía de transporte estatal, José Luis Pacheco, afirmó a la prensa a comienzos de 2011 que espera que en junio de 2012 esté rehabilitada la Línea 1 en su totalidad, con el estreno de los 48 trenes.

Eduardo Páez-Pumar, ex presidente del Colegio de Ingenieros de Venezuela, asegura que la insuficiencia del sistema Metro no sólo se debe a la falta de trenes. El secretario general de la Asociación Integral de Políticas Públicas señala que el abandono de los proyectos de líneas adicionales también ha acrecentado el problema. En 1990, la Línea 6 preveía un trazado al norte de la Línea 1, desde Los Magallanes de Catia a La Urbina. “Este proyecto se eliminó”, manifiesta el experto. También explica que estaba programado un tramo subterráneo norte-sur, entre San José y El Valle. “Esa línea también se eliminó para meter el BusCaracas, que está paralizado”, señala.

Aunque el anuncio de los nuevos trenes suena alentador, Ramón González, presidente del Comité de Usuarios del Metro, se muestra escéptico. Para él, lo que han hecho es poner “paños de agua caliente”.

¿Quién usa el Metro? El pueblo. No lo usa el que vive en el Country Club o en La Boyera. Esos usan carro. Aunque ellos también son pueblo. Quien lo usa es la gente de los sectores populares y la clase media. A ellos es a quienes tienes que brindarles un bienestar de primera. Pero al pueblo es al que le dan los peores servicios.

Los muchachos de la agrupación Metroboys siguen bajando al Metro para mostrar su espectáculo. Continúan rebuscándose en la clandestinidad del subterráneo para sobrevivir. Juan

Carlos Pimentel, miembro del grupo, asegura una y otra vez que ellos son parte de una nueva Cultura Metro que se adapta a la realidad del país.

La Cultura Metro no es quien se monta o no, sino la mentalidad de las personas cuando lo usan. O sea si lo dañan, lo rayan, lo ensucian. Para mí la Cultura Metro es mantener y cuidar, no quién hace qué adentro como usuario. La Cultura Metro no tiene que ver con la cultura urbana. Nosotros somos usuarios que prestamos servicio de entretenimiento a quienes están viajando. Pienso que la crisis económica en el país ha desencadenado cosas buenas y malas. Lo bueno es que promovió la cultura porque quienes tenían un talento se atrevieron a mostrarlo para vivir de eso, lo malo es que promovió la delincuencia en el Metro.

Nueve meses después del incidente en Propatria, Belkys Perico jura que jamás volverá a participar en alguna protesta. Se muestra escéptica ante cualquier ente gubernamental o cuerpo policial.

Hoy recuerda con resentimiento los primeros días que pasó luego de que fuera liberada junto con los otros 34 usuarios.

Cuando salí libre tenía muchos nervios. Una vez, saliendo a la parada del bus, una señora me dijo: “Yo te vi en la televisión”. Tuve que ir con un psicólogo, el que ve a mi hijo, y yo lo que hacía era llorar. No dormía. El doctor me mandó unas pastillitas y con eso fue que pude dormir. Todavía me acuerdo y me da miedo. Tenía miedo de salir a la calle.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Caracterizar el transporte público masivo en el Distrito Capital parece un asunto sencillo: la red vial es insuficiente para descongestionar la ciudad, la organización del transporte superficial y de las zonas troncales es anárquica y hay un evidente deterioro de las unidades y de los servicios conexos. Lo que resulta complejo es revertir el daño causado a la calidad de vida de los ciudadanos de la capital, afectada por el tiempo invertido en el tránsito para movilizarse en la ciudad.

De eso trató este trabajo de grado, del cual se pueden extraer las siguientes conclusiones.

1. La falta de supervisión y control en el sistema de transporte público ha permitido el ingreso de la inseguridad a las unidades. Una consecuencia de lo anterior es que los horarios del servicio se ven restringidos después de las 10:00 pm. Lo que, a su vez, repercute en la economía de los ciudadanos, quienes se ven obligados a pagar altos costos para movilizarse en formas que consideran más seguras.

2. La violencia creciente en el país está afectando todos los sistemas de transporte utilizados por los venezolanos: el Metro de Caracas, autobuses, rústicos y MetroCable, por lo que las personas que viven y transitan por la ciudad han tenido que adaptar su vida en función a la manera de trasladarse que está a su alcance. Mientras algunas personas asumen la inseguridad como parte de su vida y tratan de tomar sus previsiones para evitarla, otras optan por alzar su voz ante las autoridades gubernamentales, de las cuales esperan soluciones inmediatas.

3. Movilizar personas en las zonas populares de Caracas representa un alto riesgo para los que prestan el servicio. La falta de funcionarios policiales en esos sectores ha traído como consecuencia que los mismos habitantes busquen su propia manera de protegerse ante posibles delitos. Alguna parte de la vialidad se mantiene por el esfuerzo de la propia comunidad que participa en la mejora de sus calles. Sin embargo, el difícil acceso vehicular a estas zonas no es un factor determinante para la movilidad de estas personas. En cambio, la inseguridad es la variable que afecta su calidad de vida.

4. Los venezolanos suelen encontrar la manera de ajustarse a las condiciones existentes en la vialidad, aunque diariamente se invierten entre dos y tres horas en el tránsito. El tiempo para

trasladarse de un lugar a otro no ha impedido que los ciudadanos dejen de producir, por lo que organizan su tiempo para cumplir con sus obligaciones.

5. Debido a la organización tan anárquica del sistema de transporte superficial, el gremio se ha convertido en un poder dentro del país, capaz de influir en las decisiones políticas. Desde sus inicios, las políticas públicas para el transporte se fundamentaron principalmente en el financiamiento de nuevas unidades, obviando la planificación y el control de este sector. BusCaracas, el único proyecto de transporte ejecutado en los últimos 10 años que busca brindar un sistema integrado de calidad, presenta ocho años de retraso y ha generado el rechazo tanto de los ciudadanos de a pie como de los transportistas que laboran en esta ruta.

6. Ante amenazas de paro nacional e inminentes protestas del sector transporte, con el fin de reclamar las reivindicaciones postergadas, el gobierno ha tenido que negociar. Sin embargo, hasta la fecha, el país se mantiene en incertidumbre ante la posibilidad de que se paralice el sistema superficial de forma prolongada.

7. La única obra de envergadura en cuanto a transporte masivo ha sido la construcción de las cuatro líneas del Metro de Caracas. En sus inicios, se configuró como una gran solución para descongestionar la circulación vehicular en la ciudad, de una manera segura, eficiente y rápida. No obstante, en los últimos cinco años, el servicio se ha hecho insuficiente para la cantidad de población que existe y el deterioro del sistema dificulta la movilidad. Para las personas, el Metro se ha convertido en el reflejo de la deficiencia de políticas públicas que vive el país.

A partir de esta investigación sobre el transporte público masivo, se pudo observar la presencia de variables susceptibles de ser estudiadas, que señalamos como recomendaciones de nuestro trabajo de grado.

1. Resulta necesaria la elaboración de un trabajo de investigación que aporte soluciones al problema del tránsito en la capital, a partir de las visiones de cada uno de los sectores involucrados y agregando como elemento adicional a sistemas ideales de transporte público en el mundo que podrían servir de ejemplo para el Distrito Capital.

2. La alternativa de transporte de los mototaxis constituiría un enfoque para analizar debido al auge de esta forma de movilización en la ciudad y a su desorganización para constituirse como medio de traslado. La presencia de los motorizados en las autopistas y su repercusión en la movilidad para el resto de los medios de transporte representan un objeto de estudio importante que permitiría comprender la situación vial caraqueña.

3. El comportamiento de los conductores y peatones es otra arista que puede ser investigada como un elemento que afecta la movilidad en la ciudad. La educación vial constituye un factor determinante para implementar de manera eficiente las políticas públicas que mejoren el tránsito urbano.

4. El sistema de transporte público también incluye a los ciudadanos de a pie, quienes constituyen un posible tema de estudio desde el punto de vista de los espacios existentes para moverse. En la ciudad predominan barreras arquitectónicas que dificultan la movilización de personas con discapacidades.

5. La necesidad de incrementar la aplicación de ciclovías en la ciudad, o espacios exclusivos para la movilización en bicicletas, puede ser un objeto de estudio de futuras investigaciones, debido a las ventajas que posee este tipo de transporte para descongestionar la vialidad y desplazarse de una manera ecológica. En la actualidad, el Plan Estratégico Metropolitano Caracas 2020, elaborado por la Alcaldía Metropolitana, contempla la prolongación de los 14 kilómetros de ciclovías que solo existen en el municipio Chacao.

6. Sería útil, interesante y novedoso investigar sobre medidas para descongestionar la ciudad desde el punto de vista de la descentralización de puestos de trabajo y de viviendas.

V. BIBLIOGRAFÍA

Fuentes citadas

Fuentes bibliográficas

Libros

- Benavides, J. y Quintero, C. (2004). *Escribir en prensa*. Madrid, España. Pearson Prentice Hall.
- Reyes, G. (2005). *Periodismo de investigación*. México, D.F. Editorial Trillas.
- Rivero, M. (2010). *La rebelión de los naufragos*. Caracas, Venezuela. Editorial Alfa.
- Ronderos, M; León, J; Sáenz, M; Grillo, A; García, C. (2002). *Cómo hacer periodismo*. Bogotá, Colombia. Editorial Aguilar.
- Santibáñez, A. (1974). *Periodismo interpretativo. Los secretos de la fórmula Time*. Santiago de Chile, Chile. Editorial Andrés Bello.
- Ulibarri, E. (1999). *Idea y vida del reportaje*. México, D.F. Editorial Trillas.

Documentos e informes

- *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. (s/f). Ginebra, Suiza.
- Familia Metro. (2011, Mayo 25). *A la Opinión Pública Nacional. Comunicado de AC Familiametro Ante el Aumento de las Tarifas del Metro de Caracas*. Caracas, Venezuela.
- Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano. (2001). *Estudio de Transporte Público del Área Metropolitana de Caracas. Informe de Diagnóstico de la Situación Actual –Fase II-*. Caracas, Venezuela.
- Instituto Metropolitano de Urbanismo. (2011). *Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020. Herramientas para debatir, para organizarse y para actuar*. Caracas, Venezuela. Imutc.

Leyes

- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (2000). En Gaceta Oficial N° 5.453 Extraordinario. Poder Legislativo de Venezuela.
- Ley de Transporte Terrestre. (2011). En Gaceta Oficial N° 39.623 Extraordinario. Poder Legislativo de Venezuela.
- *Ley Especial del Régimen Municipal en Dos Niveles del Área Metropolitana de Caracas.* (2009, 1 de octubre). Leyes de Venezuela. En Gaceta Oficial N° 39.276 [en línea]. Recuperado el 20 de agosto de 2011, de http://www.venamcham.org/demo/analisis/analisis_legal/regimen_municipal.pdf
- *Ley Especial de Transferencia de los recursos y bienes administrados transitoriamente por el Distrito Metropolitano de Caracas al Distrito Capital.* (2009, 4 de mayo). Leyes de Venezuela. En Gaceta Oficial N° 39.170 [en línea]. Recuperado el 20 de agosto de 2011, de http://www.ministeriopublico.gob.ve/c/document_library/get_file?uuid=48408c0f-8613-48bd-930b-4056402f7b75&groupId=10136
- Ley Especial sobre la Organización y Régimen del Distrito Capital. (2009). En Gaceta Oficial N° 39.156 Extraordinario. Poder Legislativo de Venezuela.

Manuales

- *Manual del Tesista de Comunicación Social.* (2003). Caracas, Venezuela. Universidad Católica Andrés Bello.
- El Nacional. (2008). *Manual de estilo.* (3ra edición). Caracas, Venezuela. Editorial CEC, S.A.

Fuentes hemerográficas

Artículos de periódico

- Araujo B. (1983, Enero 3). El Metro arranca hoy para un público lleno de dudas por las dificultades. *Últimas Noticias.* Año 42. N° 16.607. p. 13.
- Araujo, B. (1983, Enero 3). Examen de campaña educativa del Metro comienza hoy para ir superando las dificultades. *Últimas Noticias.* Año 42. N° 16.607. p. 13.

- Cañizalez, M. y Hernández, J. (2011, Mayo 30). La calidad del Metro está ausente en las estaciones. *El Universal*. Año CI. N° 36.699. p. 3-1.
- El Metro cambiará el sistema de vida de los caraqueños. (1983, Enero 2). *El Universal*. Año 73. N° 26.412. p. 1-18.
- El Metro es de la democracia, dijo el Presidente al ponerlo en servicio. (1983, Enero 3). *Últimas Noticias*. Año 42. N° 16.607. p. 1
- Hernández, J. (2011, Agosto 9). Obras civiles de BusCaracas crean caos en Roca Tarpeya. *El Universal*. Año CII. N° 36.770. p. 3-1.
- Hernández, M. (1983, Enero 3). El este de Caracas durmió una siesta mientras el oeste festejó el Metro. *Últimas Noticias*. Año 83. N° 16.607. p. 4.
- Hoy arranca el Metro de Pro-Patria. (1983, Enero 2). *El Universal*. Año 73. N° 26.412. p. 1-18.
- Ramírez, D. (2011, Mayo 23). Cinco estaciones del Metro son consideradas las más peligrosas. *El Universal*. Año CI. N° 36.692. p. 3-11.
- Santaella, F. (1983, Enero 4). Enloquecieron caraqueños con el Metro y formaron interminables colas en las 8 estaciones. *Últimas Noticias*. Año 42. N° 16.608. p. 14.
- Santos, D. (1983, Enero 3). Con tickets comprados para él y la primera dama inauguró el presidente Herrera el Metro de Caracas. *Últimas Noticias*. Año 42. N° 16.607. p. 12.
- “Turistas” de poblaciones vecinas a Caracas vinieron a pasear en el Metro. (1983, Enero 4). *Últimas Noticias*. Año 42. N° 16.608. p. 15.

Artículos de revista

- Krause, M. (1995). La investigación cualitativa: un campo de posibilidades y desafíos. *Temas de Educación*. N° 7. p. 19-39.
- Movilidad en Caracas. Resultados de la encuesta de movilidad 2005 del Distrito Metropolitano de Caracas. (2006, Junio 2). *Boletín Novedades Técnicas en Transporte*. Año 7. 34 – 39.
- Navarrete, J. (2004). Sobre la investigación cualitativa. Nuevos conceptos y campos de desarrollo. *Investigaciones sociales*. Año VIII. N° 13. p. 277-299.

CD ROM

- Asociación civil Por la Caracas Posible (2011). Estudio de percepción y de gestión metropolitana de la ciudad de Caracas [CD-ROM]. Caracas, Venezuela: Asociación civil por la Caracas posible [2011, julio].

Fuentes electrónicas

- Alcaldía de Sucre. (2009, Agosto). *Información estadística del Municipio Sucre. Información Demográfica*. Recuperado el 12 de agosto de 2011, de http://www.alcaldiamunicipiosucre.gov.ve/contenido/wpcontent/uploads/2009/07/Informacion_Demografica.pdf
- Brassesco, J. (2011, Julio 18). *Buscaracas: historia de un fraude*. Recuperado el 18 de julio de 2011, de <http://politica.eluniversal.com/2011/07/18/buscaracas-historia-de-un-fraude.shtml#.TiRUCZhjYCg.tweet>
- Cañizalez, M. (2010, Noviembre 13). *Falla en tres trenes detonó protesta*. Recuperado el 13 de noviembre de 2011, de http://www.eluniversal.com/2010/11/13/ccs_art_falla-en-tres-trenes_2104434.shtml
- Cañizalez, M. (2011, Mayo 28). *Ola de despidos de personal de confianza aplican en el Metro*. Recuperado el 28 de mayo de 2011, de <http://caracas.eluniversal.com/2011/05/28/ola-de-despidos-de-personal-de-confianza-aplican-en-el-metro.shtml>
- Ferreira, L. (2011, Agosto 12). *El hampa no perdona colas del BusCaracas*. Recuperado el 12 de agosto de 2011, de <http://www.ultimasnoticias.com.ve/noticias/ciudad/servicios-publicos/el-hampa-no-perdona-colas-del-buscaracas.aspx>
- Gobierno en Línea. (s.f.). *Distrito Capital*. Recuperado el 25 de agosto de 2011, de http://www.gobiernoenlinea.ve/venezuela/perfil_dtto_capital.html
- González, S. (2010, Noviembre 13). *En Propatria se rebelaron los usuarios*. Recuperado el 13 de noviembre de 2011, de http://www.vlinea.com/index.php/nueva/index.php?option=com_content&view=article&id=12855:en-propatria-se-rebelaron-los-usuarios&catid=1:nacionales&Itemid=64
- Lugo, J. (2010, Noviembre 16). *Reforzada presencia de personal en el Metro*. Recuperado el 16 de noviembre de 2011, <http://www.ciudadccs.info/?p=120564>

- Mayorca, J. (2011, Mayo 18). *Venezuela ocupa el quinto lugar en muertes por accidentes de tránsito*. Recuperado el 18 de mayo de 2011, de http://www.el-nacional.com/www/site/p_contenido.php?q=nodo/207921/Sucesos/Venezuela-ocupa-el-quinto-lugar-en-muertes-por-accidentes-de-tr%C3%A1nsito
- Metro de Caracas. (s.f). *Metro en cifras*. Recuperado el 12 de agosto de 2011, de <http://www.metrodecaracas.com.ve/empresa/metrocifras.html>
- Ministerio del Poder Popular para la Comunicación e Información (2008, Julio 28). *San Agustín contará con el primer Metrocable de Venezuela*. Recuperado el 12 de agosto de 2011 de http://minci.gob.ve/reportajes/2/181841/san_agustin_contarcon.html
- Organización La ciudad viva (2009, Julio) *La ciudad viva como URBS*. Recuperado el 12 de agosto de 2011, de http://www.laciudadviva.org/export/sites/laciudadviva/04_experiencias/Colombia/medellin/7902_Colombia_Metro_Cable_de_Medellxn.pdf
- Ortiz, J. (1998). *El Triángulo Paradigmático*. Recuperado el 2 de octubre de 2010, de <http://www.geocities.com/Athens/4081/tri.html>

Tesis y trabajos académicos

- Ocaña, R. (2003). *Análisis y Evaluación del Programa Nacional de Transporte Urbano en Venezuela (1991-2000)*. Trabajo de ascenso profesor titular no publicado del Departamento de Planificación Urbana. Universidad Simón Bolívar. Sartenejas, Venezuela.

Fuentes consultadas

Fuentes bibliográficas

Libros

- Padrón, A. (Comp.). (1990). *La historia de un boleto. El Metro de Caracas*. Caracas, Venezuela.

- *Presente y futuro de la movilidad urbana. ¿Cómo moverse mejor en las ciudades latinoamericanas?* (2008). Caracas, Venezuela. Fundación Ciudad Humana.
- Vallmitjana, M; Negrón, M; Caraballo, C; Martín, J; Jaua, M; Pedemonte, M; Sanoja, J. (1991). *El Plan Rotival: la Caracas que no fue*. Caracas, Venezuela. Fondo Editorial del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela.

Documentos e informes

- Alcaldía del Municipio Libertador. (2001). *Exposición de motivos del proyecto "BusCaracas"*.
- Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano. (1983). *Plan Rector del Área Metropolitana de Caracas y el Litoral Vargas*. Caracas, Venezuela.
- Quintini, D. (2008). *Complementación y mejoras del sistema vial mayor de la Gran Caracas*.
- Quintini, D. (2008). *Déficit en el sistema vial urbano y rural de Venezuela y su relación con el precio de la gasolina*.

Manuales

- APA (American Psychological Association). (s.a., s.f.). Recuperado el 20 de agosto de 2011, de <http://es.scribd.com/doc/29888838/Normas-APA>
- Comisión de Trabajo de Grado de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello. (2008). *Normas APA*. Recuperado el 20 de agosto de 2011, de http://www.ucab.edu.ve/tl_files/Escuela_com_social/Recursos/Teg/NormasAPA.doc

Fuentes hemerográficas

Artículos de periódico

- Albornoz, M. (2010, Agosto 8). "Es irresponsable decir que al metro no se le hacen arreglos". *El Universal*. Año CI. N° 36.309. p. 4-3.

Fuentes electrónicas

- Asuaje, L. (2008, Abril 13). *Buscaracas revela fracturas en políticas de transporte*. Recuperado el 13 de enero de 2011, de <http://www.guia.com.ve/noticias/?id=21260>
- Asuaje, L. (2008, Octubre 23). *Pocos suben la cuesta de los barrios*. Recuperado el 13 de enero de 2011, de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=688976&page=2>
- Cova, A. (2011, Febrero 17). *Existen 800 líneas de mototaxis*. Recuperado el 17 de febrero de 2011, de http://caracas.eluniversal.com/2011/02/17/ccs_art_existen-800-lineas-d_2193403.shtml
- *Cuatro intentos fallidos*. (2010, Noviembre 8). Recuperado el 10 de noviembre de 2010, de http://www.eluniversal.com/2010/11/08/ccs_apo_cuatro-intentos-fall_2093199.shtml
- *Garcés: El servicio de transporte público no puede estar monopolizado por el sector privado*. (2011, Agosto 12). Recuperado el 13 de agosto de 2011, de <http://www.avn.info.ve/node/72327>
- *Gobierno y transportistas alcanzan acuerdos pese a intentos de sabotaje*. (2011, Agosto 12). Recuperado el 13 de agosto de 2011, de <http://www.avn.info.ve/node/72337>
- *Primera etapa de Buscaracas estará operativa a finales de año*. (2011, Junio 10). Recuperado el 10 de junio de 2011, de <http://www.avn.info.ve/node/62120>
- Ramírez, D. (2011, Marzo 28). *Solo en Caracas se contabilizan unos 70 robos diarios en busetas*. Recuperado el 28 de marzo de 2011, de <http://www.eluniversal.com/2011/03/28/solo-en-caracas-se-contabilizan-unos-70-robos-diarios-en-busetas.shtml>
- *Reestructurarán totalmente proyecto BusCaracas*. (2010, Abril 15). Recuperado el 1 de marzo de 2011, de http://www.eluniversal.com/2010/04/15/ccs_art_reestructuraran-tota_1858275.shtml
- Rivera, A. (2010, noviembre 7). *Un servicio que se estacionó en el pasado*. Recuperado el 7 de noviembre de 2010, de http://el-nacional.com/www/site/p_contenido.php?q=nodo/164179/Ciudad/Un-servicio-que-se-estacion%C3%B3-en-el-pasado
- *Se ponen de acuerdo*. (2011, Agosto 12). Recuperado el 13 de agosto de 2011, de <http://www.talcualdigital.com/Avances/Viewer.aspx?id=56997&secid=28>

- *Sitssa es transporte con vocación socialista.* (2011, Marzo 13). Recuperado el 13 de marzo de 2011, de <http://www.ciudadccs.info/?p=152003>
- Urbano, Y. (2011, Agosto 5). *7 personas mueren cada 48 horas por hechos viales.* Recuperado el 6 de agosto de 2011, de <http://www.el-carabobeno.com/portada/articulo/18370/7-mil-personas-mueren-cada-48-horas-por-hechos-viales>
- *Venezuela tiene el precio de la gasolina más barata del mundo.* (2010, Julio 28). Recuperado el 29 de julio de 2010, de <http://www.venelogia.com/archivos/4315/>

Tesis y trabajos académicos

- Chacón, R. (2000). *Ciudad, calidad urbana y transporte.* Trabajo de ascenso profesor titular no publicado del Departamento de Planificación Urbana. Universidad Simón Bolívar. Sartenejas, Venezuela.
- Romero, A. (2008). *Retrato de sombras: vivir con VIH-SIDA en las cárceles venezolanas. Reportaje de investigación sobre las condiciones de vida de las personas privadas de libertad infectadas con VIH-SIDA.* Trabajo de grado de licenciatura no publicado. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas, Venezuela.
- Valeriano, D. (2006). *Tras el eco de un río de voces. Los niños que el deslave de Vargas se llevó.* Trabajo de grado de licenciatura no publicado. Universidad Católica Andrés Bello. Caracas, Venezuela.

VI. ANEXOS



Tramo del proyecto BusCaracas. Agosto 2011



Tramo Roca Tarpeya del proyecto BusCaracas. Agosto 2011.



Tramo Roca Tarpeya del proyecto BusCaracas. Agosto 2011



Tránsito congestionado en Roca Tarpeya, producto de las obras del BusCaracas. Agosto 2011



Tramo sin culminar del proyecto BusCaracas. Agosto 2011



Estación por terminar en La Hoyada. Agosto 2011



Trabajos en la vía por el BusCaracas genera congestión vehicular. Agosto 2011



Usuario viajando en el Metrocable, San Agustín



Usuarios viajando en el Metrocable, San Agustín



Metrocable, San Agustín



Usuarios viajando en el Metrocable, San Agustín



Vista panorámica de Caracas desde el Metrocable, San Agustín



Metrocable, San Agustín



Vista panorámica de Caracas desde el Metrocable, San Agustín



Metro de Caracas en “hora pico”. Cortesía @CaracasMetro



Metro de Caracas en “hora pico”. Cortesía @CaracasMetro



Entrada y salida de los trenes en el Metro de Caracas. Cortesía @CaracasMetro



Entrada y salida de los trenes en el Metro de Caracas. Cortesía @CaracasMetro



Estación Petare el lunes 12 de julio de 2010. Cortesía @CaracasMetro



Primer choque de trenes 30 de julio 2007. Cortesía @CaracasMetro



Desalojo de un tren por fallas. Cortesía @CaracasMetro



Escaleras mecánicas del Metro de Caracas dañadas. Cortesía @CaracasMetro



Exendedoras de boletos dañadas en Pérez Bonalde. 25 junio de 2011. Cortesía @Metro_Usuario



Gotas en el techo de la estación Pérez Bonalde. 9 septiembre de 2010. Cortesía @CaracasMetro



Asiento desprendido del vagón 11002 en la Línea 1. 7 enero de 2010. Cortesía @CaracasMetro



Usuario comiendo en el tren. Cortesía @CaracasMetro



Usuaria transgrediendo las normas del sistema Metro. Cortesía @CaracasMetro



Usuario transgrediendo las normas del sistema Metro. Cortesía @CaracasMetro



Pedigüeño del Metro de Caracas. Cortesía @CaracasMetro



Cantantes en el Metro de Caracas. Cortesía de @CaracasMetro



Retrasos en el sistema Metro. Cortesía @CaracasMetro



Rif-J-00012255-5
Av. Teherán, Urb. Montalbán – La Vega – Apartado 20332
Escuela de Comunicación Social- Edf. de Aulas, Módulo 4 piso 3
Tlf: 58+(0212)407.4232 Fax: 58+(0212)407.4265
Caracas (1020) – Venezuela
www.ucab.edu.ve

Sr. Jean Carlos Armas
Gerente de Relaciones Públicas
Metro de Caracas
Presente.-

Por medio de la presente certifico que las alumnas **Montilla Kauefati Andrea** C.I. N°17815444 y **Herrera Gutiérrez Isayen** C.I. N° 18277873 son estudiantes del **10mo Semestre** de Comunicación Social, Mención **Periodismo**. Actualmente se encuentran realizando su Trabajo Especial de Grado titulado "La Movilidad en Caracas durante el gobierno de Hugo Chávez".

Solicitan su colaboración para realizar una entrevista para obtener información sobre los Planes de Mejoramiento y Proyectos de Ampliación del Sistema.

Este trabajo será utilizado sin fines de lucro y constituye un requisito indispensable para obtener su título como Licenciadas en Comunicación Social.

Agradecemos de antemano la ayuda que puedan brindarle.

Constancia que se expide a petición de la parte interesada a los veintitrés días del mes de marzo de dos mil once.

Lic. Elisa Martínez
Coordinadora de Trabajo de Grado y Pasantías
Escuela de Comunicación Social
UCAB

C.A. METRO DE CARACAS
Gerencia de Relaciones Públicas

Recibido por: J. Pablo SUBADAN
Fecha: 13/04/2011 Hora: 11:32 AM

Carta de petición de entrevista a fuente oficial del Metro de Caracas, firmada y sellada por la compañía anónima. No se obtuvo respuesta.