



República Bolivariana de Venezuela

Universidad Monteávila

Facultad de Ciencias de la Comunicación y la Información

Escuela de Comunicación Social

Año: 5      Sección: C

## **CARACAS NO SE MUEVE**

**Crónicas periodísticas sobre la situación del transporte en la ciudad**

**Autor:**

Lanza Lezama, Dubraska Carolina

**Tutor:**

González Roa, Felipe

Caracas, 19 de marzo de 2021

## **Dedicatoria**

A mi familia.

## **Agradecimientos**

Más que agradecer este espacio es para reconocer.

Reconocer que no llevé a cabo este proyecto sola, sino que desde una guía hasta palabras de aliento hicieron posible este trabajo.

A mi mamá. No solo este proyecto sino todos los logros a lo largo de mi carrera también le pertenecen. Por estar desde el primer día.

A mis hermanos. Por tomar este proyecto como suyo.

A mi abuela y tíos por procurar que nada me faltara.

Al resto de mi familia por esperar grandes cosas de mí.

A mis amigos. Por hacerme reír cuando más me hizo falta.

A mi tutor. Sin él no hubiese sido posible que estas líneas fuesen escritas con tiempo y calma.

De todos ustedes es también este proyecto.

## Índice de contenido

<b>Resumen</b> .....	5
<b>Presentación</b> .....	6
Relevancia periodística .....	12
<b>Estrategia</b> .....	18
Preproducción .....	18
Producción .....	19
Metro de Caracas .....	19
Costos del pasaje .....	21
Parque automotor .....	23
<b>Propuesta</b> .....	25
<b>Conclusión</b> .....	61
<b>Recomendaciones</b> .....	65
<b>Referencias</b> .....	67
<b>Anexos</b> .....	72

## **Resumen**

El presente Proyecto Final de Carrera busca plasmar la situación del transporte público en Caracas a través de seis crónicas que surgen a su vez de tres ejes temáticos: Metro de Caracas, costos del pasaje y parque automotor, resultado de una investigación periodística que recopiló, contrastó y desarrolló los datos sobre los principales problemas en el sector.

**Palabras clave:** Periodismo, Crónicas, Investigación, Transporte Público, Metro de Caracas, Pasaje, Repuestos, Estudiantes, Conductores.

## Presentación

El Proyecto Final de Carrera busca a través de seis crónicas periodísticas retratar el transporte público de la ciudad capital, desde un recorrido por el subterráneo, hasta el costo del pasaje y las condiciones del parque automotor terrestre.

Como un primer trabajo periodístico se tomó este tema con el objetivo de presentarla a aquellos quizás ajenos a ella o resaltarlo ante los que ya la conocían, haciendo notar las voces de aquellos usuarios del transporte público que son quienes viven en carne propia cada uno de estas problemáticas.

La autora detrás de este proyecto se enfrenta por sí misma a esta situación a diario, por lo que ligado a una lectura entusiasta de crónicas y el deseo de adquirir técnicas para escribir aquella, dio como resultado este trabajo.

Los tres subtemas escogidos son representados de manera más profunda a través de dos crónicas cada una, demostrando las multitudes de dificultades derivadas del tema principal y su impacto en una gran parte de la población. Para su realización se consultaron las fuentes pertinentes recolectadas de reportes de medios e informes de instituciones en los últimos cinco años, desde el 2015 hasta el 2020, y entrevistas a personas que aportaran datos y sobre todo sus historias. Además por su temática de interés ciudadano y dinámica comunitaria fue necesaria la recolección de vivencias e información en el sitio donde se producen, la calle. Como objetivo se pretende llevarlas a una posterior publicación impresa, incorporando incluso nuevos relatos.

El principal motor de este proyecto es el interés periodístico de atender a la comunidad próxima que se enfrenta al colapso de los servicios básicos cuyo acceso toda persona tiene derecho. No se pretende con esto decir que el transporte público sea el principal, sino más bien otorgarle la misma visibilidad de las demás para poder aspirar a que este al igual que los otros pueda prestarse con mayor regularidad y calidad. Dando a entender que este no solo afecta a los

usuarios, sino también a individuos cuya productividad económica provienen y dependen de estos traslados.

A esto responde la necesidad de presentarla a través del género periodístico más literario, la crónica, y que para llegar a ella hace falta indagar y profundizar en las bases mismas del oficio.

García Máquez se refiere al periodismo como el mejor oficio del mundo, uno a su vez tan incomprensible y voraz. Dovifat, la define como “consiste en reunir, clasificar y dar formas a las noticias de interés público” (Martínez Albertos, 1974 c.p Dovifat, 1959).

Martínez Albertos define su objetivo “interesar y captar la atención del lector por la eficaz y rápida transmisión de unos datos y/o de unas ideas que de alguna manera se pretende que influyan en el pensamiento del lector” (Ibíd, p. 14). Así como también de transmitir las con eficacia y pocas palabras, lo que se acerca a la referencia de Canel (1999) en la que resalta la importancia de la comunicación “la comunicación es esencial a la organización de la comunidad. Sirve para orientar la sociedad por medio de la definición de unos objetivos y de la identificación de los problemas” (P. 17).

Para otorgar al periodismo un papel que va más allá de solo transmitir información también está la definición realizada por Gomis (1991):

*El periodismo es pues, un método de interpretación, primero porque escoge entre todo lo que pasa aquello que considera interesante. Segundo porque interpreta y traduce a lenguaje inteligible cada unidad de la acción externa que decide aislar (noticia) y además distingue en ella entre lo que es más esencial e interesante (recogido en el lead o primer párrafo y destacado en el título) y lo que es menos. Tercero, porque además de comunicar las informaciones así elaboradas, trata también de situarlas y ambientarlas para que se comprendan (reportajes, crónicas) y de explicarlas y juzgarlas (editorial, y en general, comentarios) (P. 38).*

Gomis (1991) añade que el periodismo interpreta para que el público pueda así entender la realidad social del entorno humano en la medida que produce hechos y con respecto a esta interpretación Martínez Albertos (1974) por su parte también agrega que como un planteamiento de lo que debe entenderse por Periodismo supone también admitir la valoración de los hechos que hacen los comunicadores a la hora de transmitir el mensaje. Pero a su vez es importante aclarar, que aunque el periodismo traduce de cierta manera la información, debe prevalecer la ética profesional, para ello García Márquez aconseja tres pilares:

*Toda información debe estar sustentada en tres pilares maestros: la prioridad de las aptitudes y las vocaciones, la certidumbre de que la investigación no es una especialidad del oficio sino que todo el periodismo debe ser investigativo por definición, y la conciencia de que la ética no es condición ocasional, sino que debe acompañar siempre al periodismo como el zumbido al moscardón (Feliciano y cols, 2012 cp. García Márquez, 1996).*

Lo que da paso a las distintas formas que tiene el periodismo de presentar un mensaje como son los géneros periodísticos, el cual el tipo que se escoja dejará al autor la decisión de dejar asomar la interpretación de los hechos de manera más o menos notoria, pero sin perder la noción de dar la información.

Gomis (1991) aclara que los géneros periodísticos son los herederos de los géneros literarios, pero cuyo objetivo es más inmediato y urgente. Además establece que hay necesidades informativas que una noticia diaria no cubre, y que mientras más se respeten las características propias de cada uno, mejor resultará el trabajo de redacción y el lector tendrá más confianza en lo que lee. Mientras que Martínez Albertos (1974) las define como “aquellas modalidades de la creación literaria concebidas como vehículos aptos para realizar una estricta información de actualidad (o periodismo) y que están destinadas a canalizarse a través de la prensa escrita” (p. 70), donde aclara además una mayor presencia estética en el uso de la palabra. Y dentro de estos destaca los géneros periodísticos informativos, que son la información, el reportaje y la crónica.



Herrera (1991) observa acerca de la estricta información que Martínez Albertos menciona, “en todos ellos hay dosis de opinión, así como encontramos información en los géneros de esta área, aunque por supuesto, sin el carácter inmediatesta de actualidad que se exige de aquellos” (P. 60).

Cada género periodístico tiene una manera distinta de abordar un hecho, lo que le da cierta visión e interpretación de lo sucedido. Entre estos géneros destaca la crónica, por la manera de narrar que presenta una casi imperceptible línea de separación entre la literatura y el periodismo.

Para su precisión etimológica, Herrera (1991) señala que la palabra proviene del latín *chronica*, que a su vez nace de la palabra griega *Khronos*, es decir, que es una historia que sigue el orden de los tiempos, pero a su vez aclara que aunque recibe este nombre, el género ha evolucionado.

*Como género periodístico, su evolución permite afirmar que hoy no es una simple narración cronológica ni tampoco la pura versión informativa de un hecho. Pudiendo contener ambas cosas –ese orden y ese propósito-, sucesión temporal y elementos informativos, ha de tener otras características para ser considerada propiamente crónica (Ibíd, p. 52).*

Martínez Albertos (1974) aclara en la definición de la misma que las valoraciones de parte del autor en este género, deben ser secundarios, obedeciendo al principio de informar. “Narración directa e inmediata de una noticia con ciertos elementos valorativos, que siempre deben ser secundarios respecto a la narración del hecho en sí” (p. 123).

En lo que ambos autores, Herrera y Martínez Albertos, concuerdan y además destacan de la crónica como género periodístico es el vínculo que genera con sus lectores, quienes siguen las letras de su autor para conocer su punto de vista acerca de ciertos hechos, como si de un viejo amigo se tratase. Herrera (1991) lo expresa de mejor manera:

*Entre el cronista y sus lectores se ha establecido una periódica relación, un diálogo consecuente, un encuentro concertado sin previa cita y el cual se expresa en frases como: “caramba hoy no escribió Aquiles Nazoa” o: “El domingo no leí la crónica de Kotepa” (p. 110).*

Martínez Albertos presenta además definiciones realizadas por otros autores, para acercarse al objetivo de explicar a la crónica. “La crónica periodística es en esencia una información interpretativa y valorativa de hechos noticiosos, actuales o actualizados, donde se narra algo al propio tiempo que se juzga lo narrado” (Martínez Albertos, 1974, c.p Vivaldi, 1973). “La crónica es comentario y es información (...); es la referencia de un hecho en relación con muchas ideas, es la información comentada y es el comentario como información; es la historia psicológica o la psicología de la historia” (Martínez Albertos, 1974, c.p Mainar, 1906).

García Márquez se refiere a este género con una breve frase: “la crónica es la novela de la realidad” (Feliciano y cols, 2012 cp. García Márquez, 1991). Por su parte Gomis (1991) hace referencia inmediata a las clasificaciones dentro de la misma, “la crónica tiene una función de relato de lo que pasa a lo largo del tiempo por un lugar o un tema” (p. 46), donde separa la crónica local de la temática. La primera, se refiere al cronista que es especialista de la ciudad o país al que se dedica a cubrir. De segundo la temática, donde menciona la literaria, judicial, deportiva, de sociedad y la política; “el cronista es un entendido encargado de enterarnos de las cosas” (Ibíd, p. 46).

Herrera (1991) también plantea una separación de las distintas temáticas de las crónicas como lo son policial (“la información policial alcanza la jerarquía de crónica cuando en ella se conjugan la profundidad en la investigación de los hechos, la capacidad de análisis y el dominio de las técnicas literarias”) (p. 81). Deportiva (“la crónica deportiva ha de ser la hazaña o el drama hecho verbo. Y es el lenguaje el medio de expresión para lograr tal objetivo. (...) redacción, pasando por la reflexión, el análisis y también, la capacidad creadora”) (Ibíd, p. 91); de sociedad (“la crónica de sociedad –apunta Gomis- presenta un mundo de color

rosa, con adjetivos generosos aunque en los últimos años deriva a veces, en algunos países, hasta el chisme y la comidilla, con el lógico cambio de lenguaje”) (Ibíd, p. 97). Política (“este tipo de información cumpliría un papel pedagógico, orientador y concientizador de los ciudadanos [política viene de la polis: ciudad] en cuanto a los asuntos del estado, los problemas de la administración y las medidas del gobierno) (Ibíd, p. 99). Incluye de igual forma, de arte, científica y por último la local, a la que se refiere “la crónica va registrando la vida de la ciudad, sus cambios, problemas y proyecciones” (Ibíd, p. 105), destacando además la relación que los habitantes mantienen con su ciudad.

*La ciudad es un cuerpo vivo en permanente metamorfosis. Cuando la rutina parece detenerla para algunos, otros la sienten más vital y espléndida. Inagotable en sorpresas, nunca la conocemos completamente. Se huye de ella hacia el mar o la montaña, pero siempre se regresa. Con la gran ciudad, los ciudadanos mantenemos una amorosa relación de peleas y conciliaciones. Como la casa, mucho de ella se nos ha quedado adentro* (Ibíd, p. 105).

Así también, Martínez Albertos (1974) hace mención de esta temática de la crónica periodística.

*Se trata de un fenómeno de destacada personalidad en el periodismo español. “Es la glosa a la vida cotidiana de la ciudad”, dice Luis Marsillach. Y añade: “Lo que importa en un buen cronista local es que interprete los hechos con un sentido de universalidad, sentido que ha de estar en la hondura de los conceptos sin que aflore a la superficie, a no ser con una leve sugestión que el lector inteligente se encargará de penetrar”* (p. 130).

Destacando entre sus modalidades la crónica de pincelada, que se centra en un solo tema para abordarlo de manera profunda, siendo además la más común en los periódicos.

Este trabajo pretende tomar la crónica de ciudad para abordar la problemática de un servicio básico como es el sistema de transporte público, ya que es el que

permitirá agregar un valor literario tan necesario para presentarlo, tal como lo señala Herrera “la crónica periodística: estampa y opinión, relación y creatividad, claroscuro escrito de las cosas y los días. Breve llama de lo cotidiano” (P.48).

### **Relevancia periodística del proyecto**

En el *Índice Cities in Motion 2020* que realiza anualmente el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) Business School de la Universidad de Navarra, se evaluaron a 174 ciudades del mundo para clasificar aquellas más inteligentes, midiendo su sostenibilidad y la calidad de vida de los ciudadanos. Caracas formó parte también del estudio y obtuvo el puesto número 174 según esta clasificación. Para calificar a estas urbes son tomadas en consideración ciertas dimensiones entre las que destacan: capital humano, cohesión social, economía, gestión pública, movilidad y transporte, entre otros, cada una de ellas posee un ranking propio, obteniendo de la suma de estos el resultado final.

En la dimensión de movilidad y transporte Caracas se encuentra en el lugar 132, en comparación con el año 2017 que se ubicaba de 112. El deterioro de este servicio llegó incluso a ser mencionado en el Informe de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas (2019).

*El desvío de recursos, la corrupción y la falta de mantenimiento en la infraestructura pública, así como la subinversión, han tenido como resultado violaciones al derecho a un nivel adecuado de vida, entre otros, debido al deterioro de servicios básicos como el transporte público y el acceso a electricidad, agua y gas natural (P. 3).*

En el año 2018 el Observatorio Venezolano de Conflictividad Social publicó un informe sobre la situación del transporte público en el que registró un total de 592 manifestaciones para exigir mejoras en este sector, de parte de transportistas y también de los usuarios de este servicio (Observatorio Venezolano de Conflictividad Social [OVCS] 2019, *Situación de la conflictividad en el sector*

*transporte en Venezuela - 2018, p.5).* En el primer semestre del año 2020 el Observatorio enumeró 4414 protestas, más de la mitad de ellos exigiendo el derecho a los servicios básicos, incluyendo el transporte público, sumando además durante los últimos meses la escasez de gasolina (OVCS, 2020).

Este informe aborda la problemática en su totalidad, incluyendo el transporte terrestre y también el subterráneo. De este texto y sus cifras se desprenden tres principales temas que atormentan a este sector, el deterioro del Metro de Caracas y del transporte terrestre, específicamente el costo del pasaje y el parque automotor. Además el abordaje en los medios de comunicación sobre noticias de estos tópicos es una constante, millones de palabras que manifiestan la dificultad que representa para los usuarios y los transportistas. Por esta razón, estos fueron los elegidos para ser abordados en el proyecto. Aunque para una mejor comprensión se detallará el caso particular de cada uno.

## **Metro de Caracas**

El Metro de Caracas inició sus operaciones el 2 de enero de 1983, inaugurado por el entonces Presidente Luis Herrera Campins con ocho estaciones de la línea 1. De inmediato se consolidó como uno de los sistemas de transporte más modernos de América, y que en 1991 llegó incluso a ser calificado como el Sistema de Metro más limpio del mundo (Avendaño, E. [30 de noviembre de 2015] El fin de la "cultura metro". El Estímulo. Recuperado de: <https://elestimulo.com/climax/el-fin-de-la-cultura-metro>). Aunque aquellos vestigios de la llamada cultura metro ya poco se logra ver, las noticias que se refieren a este transporte no son las buenas calificaciones sino más bien, su mal funcionamiento.

Un informe publicado por la asociación civil Transparencia Venezuela titulado *Corrupción bajo tierra*, se detallan datos específicos sobre el Metro de Caracas que demuestran el declive de este servicio por una mala política de administración, señalando las estaciones en construcción que continúan recibiendo dinero del presupuesto nacional anualmente y que todavía no cumplen

con las fechas de inauguración (recuperado el 28 de octubre de 2020, de <https://transparencia.org.ve/project/corrupcion-conspira-tierra/#>). Conforme a esto, la Asamblea Nacional en el 2016 realizó un informe sobre las obras inconclusas del Ministerio del Transporte, en el que destacan la construcción de las nuevas estaciones de la Línea 5 que hasta la fecha aún no han finalizado (Asamblea Nacional, *Obras inconclusas y en ejecución del Ministerio del Transporte y Obras Públicas*, recuperado el 28 de octubre de 2020, de <https://transparencia.org.ve/wp-content/uploads/2016/11/Presentacion-Obras-Inconclusas.pdf>).

Ricardo Sansone, Presidente de Familia Metro, aseguró que el Metro de Caracas actualmente necesita más de dos mil millones de dólares para poder recuperar el sistema, viéndose gravemente afectado por los constantes cortes de luz que azotan a la ciudad de Caracas y al resto del país. Sansone además es una voz de los trabajadores del sistema Metro que exigen el derecho a recibir mejoras salariales a través de paros y protestas como la del 15 de octubre de 2020 (Avendaño, E. [30 de noviembre de 2015] *El fin de la "cultura metro"*, El Estímulo, recuperado de: <https://elestimulo.com/climax/el-fin-de-la-cultura-metro/>).

En el informe realizado por el Observatorio Venezolano de Conflictividad Social mencionaron que para el 2018 destacan las protestas de usuarios que utilizan este sistema de transporte y a su vez de los trabajadores, mencionando también las constantes fallas que presenta (OVCS, 2019, *Situación de la conflictividad en el sector transporte en Venezuela - 2018*).

## **Costos del pasaje**

El costo del pasaje mínimo es uno de los temas más presentes en los medios de comunicación, debido a que es quizás el factor que más afecta a la población, tanto por los precios tan elevados a comparación del sueldo, como la dificultad de encontrar el dinero en efectivo.

Según un artículo publicado por Crónica Uno hasta septiembre de 2020 el costo del pasaje ha presentado un aumento del 400%, para enero de ese mismo año según Gaceta Oficial el precio mínimo era establecido en 3.500 bolívares para las líneas que cubrían menos de 20 kilómetros y de 5.000 bolívares quienes cubrían más de esta medida. Y para octubre también de manera oficial se fijó el precio en 30.000 bolívares (Sarmiento, M [28 de septiembre del 2020] *En seis meses de pandemia el pasaje urbano subió 400%*, Crónica Uno, recuperado de: <https://cronica.uno/en-seis-meses-de-pandemia-el-pasaje-urbano-subio-400/>).

Para Descifrado, Hugo Ocando, presidente del Bloque Oeste de Transporte de Caracas, declaró que lo adecuado sería fijar la tarifa de transporte a 60 centavos de dólar según el precio publicado por el Banco Central de Venezuela, mientras que el sueldo mínimo mensual de un trabajador a finales de 2020 según el cambio, es igual a 0.90 centavos de dólar (Transportistas proponen aumentar la tarifa urbana a 60 centavos de dólar, [26 de noviembre del 2019] Descifrado, recuperado de <https://www.descifrado.com/2019/11/26/transportistas-proponen-aumentar-la-tarifa-urbana-a-60-centavos-de-dolar-equivalente-a-bs-21-mil/>).

### **Parque automotor**

En el informe realizado por el Observatorio Venezolano de Conflictividad Social se deja ver la cifra del parque automotor en Caracas, para 2014 se registraban 25.000 unidades de transporte público, mientras que para 2018 el número descendió a una estimación de 3.000 unidades (OVCS, 2019, *Situación de la conflictividad en el sector transporte en Venezuela - 2018*).

Parecido a estas cifras el portal de noticias Infobae en una entrevista en el 2019 a Luis Alberto Salazar, director del Comité de Usuarios del Transporte Público de Venezuela, se manejaron estadísticas que abordaban el territorio nacional, señalando que de las 650.000 unidades registradas en el Instituto de Tránsito Terrestre solo estaban en operación 125.000, representado una pérdida del 80% del parque automotor (Ostos, E. [27 de septiembre del 2019] El transporte

público en Venezuela funciona a la mínima capacidad y obliga a los ciudadanos a usar “perreras” como alternativa, Infobae, recuperado de: <https://www.infobae.com/america/venezuela/2019/09/27/el-transporte-publico-en-venezuela-funciona-a-la-minima-capacidad-y-obliga-a-los-ciudadanos-a-usar-perreras-como-alternativa/>).

Además de esto el Observatorio Venezolano de Conflictividad Social, destacó el envejecimiento del parque automotor, donde lo recomendable es que las unidades de transporte público tengan un tiempo estimado de vida entre 6 u 8 años, mientras que en Venezuela el promedio supera los 11 años (OVCS, 2019, *Situación de la conflictividad en el sector transporte en Venezuela - 2018*).

### **Movilidad como calidad de vida**

Aunque el acceso a un servicio de transporte público de calidad no está contemplado como un derecho humano en sí mismo, son abordados en otros, por ejemplo, en la Observación General número 4 sobre el Derecho a una vivienda adecuada, realizado por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas (1991), en el aspecto *Lugar* se establece:

*La vivienda adecuada debe encontrarse en un lugar que permita el acceso a las opciones de empleo, los servicios de atención de la salud, centros de atención para niños, escuelas y otros servicios sociales. Esto es particularmente cierto en ciudades grandes y zonas rurales donde los costos temporales y financieros para llegar a los lugares de trabajo y volver de ellos puede imponer exigencias excesivas en los presupuestos de las familias pobres (P. 4).*

Silva (2016) refiriéndose al trabajo de Mundó sobre el transporte público, define a este servicio como:



*Un modo de transporte es aquel que tiene como objetivo el traslado eficiente, cómodo y seguro de personas entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan las actividades, facilitando su integración (P. 3).*

Lo que demuestra que el transporte público es un servicio vital para el buen desenvolvimiento en la vida diaria de las ciudades. En el caso de Caracas se encuentra una frase que resume la situación realizada por la directora ejecutiva de Transparencia Venezuela Mercedes De Freitas, a propósito de la paralización de obras que eran apremiantes hace más de diez años, “hoy esa urgencia se transformó en desastre” (recuperado el 28 de octubre de 2020, de <https://transparencia.org.ve/project/corrupcion-conspira-tierra/#>).

## Estrategia

La elaboración de la propuesta fue dividida en dos etapas: Preproducción y producción.

### Preproducción

Durante los primeros meses la autora de este proyecto final de carrera se dedicó exclusivamente a la investigación, tanto en la profundización de lo que es una crónica periodística y su importancia, como una cosmovisión actualizada de lo que sucede con el transporte público en la ciudad.

En la base periodística se recurrió a autores y teóricos reconocidos en el área como José Martínez Albertos, Lorenzo Gomis, Ryszard Kapuściński y María José Canel. Con esto se buscaba comprender el corazón mismo del proyecto, el rol del periodista en la sociedad y una visión única que debe tener de ella. Además cómo a través de la crónica la transmisión de esta realidad captada posee una característica y humanidad única que lo hace tantas veces rozar la literatura, pero a su vez entendiendo su principal objetivo de informar y denunciar.

Para comprender mejor el estilo de la crónica la manera más eficiente es en la lectura de las mismas. Con libros como *Gabo Periodista* que incluye una recopilación de textos del gran nobel colombiano en servicio de periodista, incluyendo también la lectura de su famoso *Relato de un naufrago*. Y conocer la obra de otros autores reunidos en compendios como en *70 años de crónicas en Venezuela* y el blog online *Crónicas periodísticas* que fueron las principales fuentes consultadas que incluyen a reconocidos escritores latinoamericanos. Por supuesto también atendiendo a periodistas internacionales como en las recopilaciones de Tom Wolfe en su libro *El Nuevo Periodismo*.

Con un entendimiento del rol periodístico y la crónica como género –que seguirá alimentándose durante los años- se procedió a la investigación del sector del transporte público en la ciudad. Para ello se revisaron diversas fuentes

hemerográficas digitales durante los últimos cinco años, desde el 2015 hasta 2020, con toda nota relacionada al servicio que permitió además trazar un panorama de la situación y todas las que derivan de ella, donde destacaron las condiciones del Metro de Caracas -la nostalgia de lo que era-, el costo del pasaje y el parque automotor del transporte terrestre.

Con los subtemas ya escogidos la investigación fue más especializada con respecto a estas tres problemáticas, como una preparación y mayor entendimiento a la hora de comenzar el trabajo de búsqueda de las fuentes y redacción de las crónicas.

## **Producción**

El primer paso de esta segunda etapa fue trazar un plan de elaboración de las crónicas. Junto con el tutor se decidió cuál era la mejor manera de manifestar lo investigado y se eligió a través de seis crónicas, dos por cada subtema para dar una mayor representación.

En el plan las crónicas fueron separadas por el eje que abordarían, el tiempo que requeriría, una descripción de lo que se buscaba y las posibles fuentes a consultar. A partir de allí se tomó como una guía y cronograma para la elaboración de las crónicas.

## **Metro de Caracas**

En la ciudad capital el subterráneo es una de las principales vías de transporte que a diario moviliza millones de personas, tanto trabajadores como estudiantes, por lo que su presencia en este trabajo era imprescindible.

Hace unas décadas el Metro de Caracas era uno de los sistemas de subterráneo más modernos de Latinoamérica y ahora no es ni la sombra de lo que era, y ello es lo más se destaca. Por ello se decidió dar ese contraste contenido en

dos crónicas, una donde se mostrara cómo era el servicio hace solo dos décadas y otra donde se representara su estado actual.

Para investigar sobre este transporte se leyeron artículos de diferentes medios como El Estímulo, Radio Mundial y materiales audiovisuales con grabaciones antiguas como la inauguración del Metro, comerciales sobre su servicio y reportajes actuales sobre su estado como en el canal de El Nacional. También en fuentes institucionales como la Asamblea Nacional y Transparencia Venezuela.

### **1ra crónica**

La primera crónica de la serie aborda lo que fue el Metro de Caracas en sus inicios y de las personas que se vieron realmente beneficiadas.

Una de estas fue Magaly González quien durante muchos años trabajó en el Ministerio del Ambiente en las Torres del Silencio. Ella era madre soltera de un niño que en la década de los 90 -donde se ubica la crónica- asistía a penas al preescolar. Pasaría un tiempo para que se decidiera a usar el nuevo servicio subterráneo, pero cuando finalmente lo hizo sintió que su vida había cambiado.

Para entender mucho mejor esta temprana época del sistema también se entrevistó a Arley Larrota. Él trabajó con el Metro de Caracas incluso antes de su inauguración durante la etapa de construcción. Allí como contador era el encargado de la nómina de seguridad del sistema. Allí formó parte de la construcción de la infraestructura y la consolidación de la Cultura Metro en la ciudad.

El relato que conduce este primer escrito es la de Magaly González por ser ella la historia resultante detrás de todo el esfuerzo de los trabajadores del Metro. El testimonio de Arley Larrota fue tomado como data dura incluida dentro de la crónica.

Ambas personas fueron escogidas como fuentes debido a su experiencia con el Metro de Caracas, mientras uno proporcionó datos y cifras, otro la historia detrás de lo que era el servicio.

## **2da Crónica**

Como un contraste de la crónica anterior era necesario llevar toda esa investigación hemerográfica a una experiencia real.

La historia de Jefferson Lanza es quien dirige el segundo escrito. Esta fue escogida debido al motor que promovía el viaje, él quería entregar un alimento tan frágil y delicado atravesando el sistema Metro. Además presentaba una experiencia de inmigración que le daba a él un mayor contraste de lo que recordaba era este servicio.

El viaje se realizó a la par de él. La autora del presente proyecto final de carrera fue su compañera de trayecto enfrentándose a la misma vivencia, para poder contar a través de los ojos de otra persona una experiencia propia.

## **Costos del pasaje**

El transporte terrestre por su parte presenta dificultades propias entre ellos el costo del pasaje, tanto para los transportistas como a los usuarios.

En la investigación para esta temática se leyeron artículos de medios como Crónica Uno, El Impulso, El Universal, entre otros, y documentos de instituciones como PROVEA.

### **3era crónica**

El objetivo de esta crónica era plasmar la manera en que los usuarios se ven afectados por el pago del pasaje, escogiendo la población específica de estudiantes universitarios.

En la historia fueron tomados como protagonistas a Omar Sojo y Oliver Bermúdez.

Omar Sojo es estudiante de Comunicación Social en la Universidad Simón Bolívar. Vive en Guarenas y no tiene auto propio, así que cada día para ir a la universidad debe atravesar la ciudad con el transporte público.

Oliver Bermúdez estudia Gestión de Hospitalidad en la Universidad Simón Bolívar con sede Litoral. Para ver clases debe tomar más de cuatro transportes diarios y despertar de madrugada.

La intención de presentar a estos dos personajes es reflejar dos realidades distintas que convergen al atravesar una misma dificultad. Las fuentes fueron escogidas por la distancia que existe entre sus hogares y la institución educativa, que a falta de transporte particular deben enfrentarse a las condiciones que les depara el servicio público.

### **4ta crónica**

Con la intención de demostrar las distintas perspectivas de una misma problemática se quiso dar voz también a aquellos individuos cuyo sustento es el servicio que prestan con sus automóviles para transportar personas en la ciudad.

José González es transportista de la línea que une el 23 de enero con el centro de Caracas. Con 18 años de experiencia ha ido notando los cambios que la economía ha causado en su ritmo de vida.

Además de él otro transportista fue entrevistado. Antonio García cubre el recorrido El Silencio – Mirador. De él fueron tomados datos relevantes como la dificultad de los repuestos.

A pesar de contar con una historia parecida, fue la de José la escogida, ya que no solo se habla sobre él, sino también cómo afecta en la vida de aquellos con los que trabaja y viven también de transportar personas.

### **Parque automotor**

Tanto el Metro de Caracas como el costo del pasaje son los temas centrales que suelen ocupar la mayoría de los titulares de las noticias. El parque automotor por su parte se refleja y cita en su mayoría en los informes institucionales.

Como fuentes fueron tomados artículos de medios como Infobae, El Universal, Costa del sol, obteniendo la mayor parte de la información de un informe publicado por PROVEA *Transporte público, accesible y de calidad, para todas y todos* (2016).

### **5ta crónica**

Al igual que en la segunda crónica el parque automotor debía ser una experiencia, por lo que se optó a contar un recorrido por Caracas en primera persona.

El personaje de la historia es la autora de este proyecto final de carrera, no como un afán de protagonismo sino como la oportunidad de contar la experiencia a través de un estilo narrativo que involucre aún más al lector a evocar sus propias experiencias.

## **6ta crónica**

La última crónica en realizar se redactó luego de dos entrevistas.

Hernán Rodríguez es un contador que dejó su trabajo en una empresa para dedicarse al transporte privado.

El segundo entrevistado fue Omar Bautista, presidente de FAVENPA desde 2002.

En el caso de Bautista fue escogido por su importante aporte en datos duros acerca del sector de autopartes. Rodríguez como la historia central de la crónica a pesar de ofrecer un servicio de transporte privado, ya que a pesar de que no se dedica a trasladar pasajeros, su automóvil de igual manera es su medio de vida.



## **Propuesta**

**Caracas no se mueve**

**Dubraska Lanza**

## **Metro de Caracas**

**Tan cerca, tan lejos, pero siempre el mismo metro**

## **Había una vez una gran solución**

### **Dubraska Lanza**

Una mujer cayó en las vías del tren. De pronto en el andén abarrotado de personas se hizo un silencio. Las voces comenzaron a aumentar su volumen cuando a solo unos metros se veían algunas luces que indicaban que el próximo tren estaba arribando. Magaly quedó congelada por el temor de ver a aquella persona justo enfrente de ella y lo que podría convertirse en un trágico final.

Al recordar la escena Magaly conserva aún parte de esa impresión en su rostro, sus ojos azules se dilatan y sus manos se mueven expresivas intentando evidenciar lo vivido en aquel momento. Su cabello es liso y ya plateado, de baja estatura, delgada, delicada como su voz que aún así alterada mantiene su tono suave. Confiesa que pasaría cerca de una década de la inauguración del Metro de Caracas para que ella acudiera a él, no porque no lo necesitase, sino por el temor que le guardaba. Se identifica como una persona de nervios fácilmente alterables, y a primera vista en las imágenes y videos que lograba ver por televisión la idea de usar ese nuevo transporte no terminaba de convencerla.

Durante años trabajó en el Ministerio del Ambiente, en las Torres del Silencio. Cada mañana tomaba el autobús que pasaba cerca de su casa: se despertaba a las 4:00am y salía a las 5:30am con el propósito de cumplir su horario de entrada -8:30am-. Debía partir tan temprano ya que para tomar el transporte terrestre tenía que enfrentarse a multitudes de personas que al igual que ella deseaban llegar a sus labores diarias. Eran tantos que debía dejar pasar hasta tres o cuatro unidades con tal de evitar la constante lucha de las personas quienes se empujaban o peleaban entre ellos. Cada día debía enfrentar esa situación: salía de noche y regresaba también con la luz de la luna.

Comenzó a contemplar la idea del servicio del Metro cuando observó que sus compañeras llegaban a las oficinas mucho más temprano que ella y sin el agotamiento que cargaba después de luchar con el autobús. Cuando les preguntó

cómo lo lograban, la respuesta fue solo una: “por el Metro”. Y así, durante un tiempo las observaba en silencio, preguntándose si... tal vez.

Cuando se decidió hacerlo ya el Metro estaba a todo su alcance con la línea 2 que le dejaba a solo unos cuantos metros de su casa. Durante años observó cómo era construido, las grandes edificaciones, los profundos agujeros en el suelo y los trabajadores que llegaban muy temprano. Ahora conocería finalmente el resultado.

Desde su primer viaje sintió que había aparecido la solución para su vida. No solo llegaba más rápido sino que la experiencia era mucho más tranquila, no había montones de gente gritando y empujando, sino que los usuarios del Metro de Caracas eran el modelo del ciudadano ideal, se manejaba un ambiente de respeto y responsabilidad por la persona de al lado. Cada individuo llevaba sus mejores ropas e inundaban los andenes de los perfumes más exquisitos. Los operadores jamás dejaban que alguien bajo las influencias del alcohol ingresara a las estaciones, no estaban permitidas las conductas que alteraran el ambiente de los demás pasajeros. Por esta razón se tenía aprecio y respeto a los trabajadores del sistema.

Gracias al Metro la vida de Magaly había dado un vuelco de 180 grados. Salía de su casa a las 6:30am y llegaba puntual a su trabajo. Se iba de día y llegaba también con el sol. Su momento favorito de la semana era el viernes, ya que con el tiempo extra que obtenía por usar el nuevo transporte aprovechaba de llevar a su pequeño hijo al parque. Cada final de semana cumplía con ese ritual que le brindaba felicidad a su hijo y también a ella.

Algo que siempre destacó Magaly fue la limpieza de las instalaciones, pero por sobre todo su línea 2. No había basura en el suelo y cada grafiti que era dibujado en la pared a la mañana siguiente había desaparecido. Para ella viajar en Metro era hacerlo con tranquilidad y clase.

Aunque por supuesto no fue absenta de situaciones que le provocaron el mayor pánico, entre esas aquella mañana en que una mujer cayó a las vías.

El tren comenzaba a acercarse a gran velocidad, las personas gritaban desesperadas y atemorizadas por aquella mujer que se encontraba en las vías. Magaly aún estaba paralizada por la escena de terror que se desenvolvía enfrente de ella. Esta era precisamente la clase de situaciones que le hicieron dudar por mucho tiempo si abordaba el Metro de Caracas.

Todo empeoró cuando notó que un hombre corría hacia ella a toda velocidad. Un sinfín de pensamientos invadieron su mente ante toda clase de posibilidades, pero estos fueron disipados rápidamente al ver que sin reparar en ella el sujeto pasó de largo, instante además en el que detalló que portaba el uniforme de los trabajadores del Metro.

Como era su costumbre estaba esperando para subir en el primer vagón, justo detrás del operador, por lo que muy cercano a ella, escuchó un ruido fortísimo que inundó el lugar: era el hombre que había visto correr hacia ella y que presionaba un botón con desesperación para hacer que el tren se detuviera. Este era protegido por un vidrio que el trabajador quebró sin dudar con su mano para poder activar el protocolo de seguridad. De allí el fuerte sonido.

Todos los usuarios desesperados esperaban que aquella maniobra resultara, quizás más de uno incluso habrá pronunciado alguna breve plegaria para dejar en las manos de la intervención divina. Y ya a tan solo unos metros el tren que venía a máxima potencia fue detenido.

Las personas de inmediato se abalanzaron a proteger a aquella mujer, y lo que recuerda con mayor detalle Magaly era el rostro de aquel trabajador del Metro, donde el temor más profundo podía leerse en sus ojos. Aunque esta se agravó luego de ver que la víctima dejaba notar un vientre pronunciado. La mujer que había caído en las vías estaba embarazada.

Aquel día fueron dos las vidas salvadas.

## **Hasta los panes de jamón prefieren evitar el Metro de Caracas**

**Dubraska Lanza**

Nadie sabía con plena certeza hacia dónde se dirigía aquel tren. Por ningún lado podía leerse alguna indicación sobre el destino final. El alboroto comenzó desde que un anciano de pie y recostado sobre la puerta del tren vociferaba a quien deseara escucharlo que si querían llegar hasta la estación Zona Rental debían bajarse y tomar otro tren, porque en el que iban tenía dirección El Silencio. Sus palabras parecían honestas, así que varios, confiando en el hombre, dejaron el vagón, aún envueltos en la confusión que dejaban traslucir sus rostros.

Hace casi un año Jefferson regresó de Perú, país en el que residió por más de cuatro, pero en el que cada día extrañaba más a sus amigos y su familia numerosa, a quienes solo veía a través de videollamadas y mensajes o notas de voz. Así que decidió volver para estar con ellos y trabajar duramente desde su país.

Aprovechando la celebración decembrina comenzó a vender panes de jamón para el típico plato navideño de los venezolanos, una preparación que aprendió en sus estudios de alta cocina. Es bastante alto y robusto, le gusta vestirse bien lo que le otorga cierto estilo, y procurando complementar con el peinado de su cabello que controla con gelatina y evita que ninguna hebra esté fuera de lugar. Su objetivo era entregar 5 de estos panes cruzando la ciudad por distintos puntos. Lo primero que le preocupó fue el hecho de cargar aquellos redondos y dorados alimentos navideños en un sitio donde a veces no existe eso del espacio personal, pero aquella mañana pudo hacerse con un puesto desde donde se encargó de resguardar su mercancía, vigilante ante cualquier despistado que se acercara demasiado y dañara el producto de su desvelo, cual guardia de seguridad protegiendo su tesoro.

A pesar de que fue hace mucho para Jefferson era imposible olvidar el que durante años fue su principal medio de transporte, el Metro de Caracas, por lo que

subirse a él era traer viejos recuerdos, la mayoría muy buenos pero otros no tanto, ya que cuando se fue el servicio comenzaba a deteriorarse, así que albergaba dentro de sí cierta preocupación, sobre todo cuando hace tan solo unos días fue sensación la noticia de que había sufrido un descarrilamiento. Las imágenes de un tubo amarillo atravesando el vagón rojo y de las personas heridas en el trayecto que él recorrería esa mañana estuvieron presentes en su mente.

La primera escala de su viaje lo llevaba a adentrarse en la línea 2. La última vez que se embarcó en ella la estación final era Zonal Rental, por lo que él también estaba desorientado, pero si finalmente el tren llegaba hasta el otro terminal esto le favorecía ya que se dirigía hacia esa parte de la ciudad, así que decidió arriesgarse a continuar sin saber exactamente hasta dónde terminaría.

Al arribar a la estación final por fin los pasajeros lograron corroborar que aquel hombre estaba en lo cierto, el tren llegaba hasta la estación El Silencio. Pero ahora Jefferson tenía que cruzar una larga transferencia, la cual siempre procura evitar lo más posible, aquel día, la manera más rápida de completar el viaje era atravesándolo, así que valiente se adentró en el trayecto sumergido casi en la oscuridad.

Aceleró el paso caminando entre la gente atento, resguardando sus panes y de sí mismo. Esto a razón de un mal que azota a las personas que usan el Metro de Caracas por temor a la delincuencia, ya sea porque se han visto directamente expuestos a ello o por experiencias de terceros. Jefferson antes de irse se enfrentó a dos ocasiones donde le arrebataron su teléfono, uno de ellos tan solo días antes de irse, y que causó que los primeros días de extranjero en un país extraño no tuviese cómo comunicarse. Así como una regla general, no estipulada en ningún libro, pero sí redactada en las normas autoimpuestas por los usuarios, procurar evitar los trayectos solitarios y de escasa iluminación, llevar el bolso hacia adelante y no portar nada de valor en los bolsillos. Por eso muchos viajan ligero, dejando los objetos de mayor costo en el reguardo del hogar.



Gracias a sus grandes zancadas rápidamente completó la transferencia, con sus panes y todas sus pertenencias intactas. Había llegado a su primera parada.

### **Un pasajero peludo**

Un par de horas transcurrieron antes de que Jefferson regresara de nuevo al sistema de transporte subterráneo. Conocía al cliente que le había comprado 3 de los panes, y se quedó un buen rato hablando con él, ya sea por tener demasiados temas pendientes o por evitar lo máximo posible el regresar. Eran las 10 de la mañana y debía continuar con su viaje hacia el oeste de la ciudad.

Al ingresar al andén con dirección a Propatria se emocionó al ver que a los pocos segundos se acercó un tren, aunque su felicidad duró poco cuando notó que no se detuvo frente a él, sino que siguió de largo ya que no prestaba servicio comercial.

Engañado, tuvo que esperar unos minutos hasta que el otro llegó, pero al detenerse entendió que aquel viaje sería un poco más desafiante. Estaba abarrotado de personas. Se acercó los dos panes restantes a su pecho, aunque previendo esta situación los alimentos estaban protegidos entre dos bandejas de metal que hacían que la carga fuese más pesada pero que le otorgaba mayor protección a los delicados productos.

Al ingresar se ubicó en el centro del vagón para evitar a las personas apresuradas que se bajan o suben al vagón. Por supuesto, no había asientos disponibles por lo que tuvo que quedarse de pie, haciendo malabares para sostener las bandejas y al mismo tiempo sujetarse para no caer.

Preocupado por su equilibrio solo se distrajo cuando pudo escuchar al fondo una voz masculina acercándose que predicada a los usuarios lo que llamaba “la palabra de Dios”. A partir de allí fue el punto de partida para un

imparable conteo de personas ofreciendo productos comestibles dentro del vagón a precios en divisa, con sus parloteos incesantes para llamar la atención del público “Compra el caramelo Chao para que tengas el aliento más frío que la era del hielo”.

Aquí el marcador:

Primero: Galleta 77, 3 por un dólar.

Segundo: Bombones, 20 por un dólar.

Tercero: hombre con discapacidad visual, Galleta77, 3 por un dólar.

Otros más solicitando ayuda económica o de alimentos. A veces se encontraban de frente y cada quien continuaba su charla preparada sin inmutarse. Cada vez que Jefferson los escuchaba acercarse, sosteniendo aún de pie sus panes, se apretujaba lo más posible, ya que al pasar estos sujetos entre tantas personas, generalmente se abren paso con empujones y pidiendo permiso cuando apenas si hay lugar para moverse.

A solo unos metros cerca de él llamó su atención una niña que llevaba abrazado un bulto que escondía con su suéter rosado y al que le regalaba cariños cada tanto. Hasta que de pronto una cabeza saltó, y Jefferson sorprendido pegó un leve brinco. Del bulto surgió el rostro de un pequeño perro de pelo blanco y encrespado al que la niña rápidamente ocultó, como si nada hubiese ocurrido. Quizás aún no le es posible leer aquellas pancartas informando que no se permite la entrada de animales al sistema.

Cada tanto Jefferson vigilaba por encima de la bandeja el estado de los panes. Después de soportar empujones e incluso algunas pisadas, finalmente llegaría a la estación Propatria.

Para poder salir debía tomar las escaleras mecánicas, pero que al igual que las demás que se había topado en su recorrido aquella mañana no funcionaban, donde incluso en algunas ocasiones tuvo que ver a ancianos subiendo lentamente

apoyados en sus bastones. Así que tuvo que dirigirse a las escaleras regulares. A mitad de camino se cruzó con un perro callejero que dormía plácidamente, y que ni siquiera abrió los ojos ante la cantidad de personas. Muchos pasaron a su lado con cuidado, intentando no pisarle. Era de pelo amarillo y estómago ancho, no supo si por parásitos o era bien alimentado, pero se notaba que estaba acostumbrado a las cientos de personas que se movilizan por allí cada día.

Jefferson había llegado a la última estación donde haría la entrega de los dos panes restantes. Antes de salir, ojeó por última vez sus preciados, con el temor de que aquella multitud de personas hubiesen causado daño alguno. Entreabrió las bandejas con cuidado, y logró comprobar que allí seguían, gordos y dorados e intactos. Suspiró de alivio y se puso en contacto con el último cliente que había llegado hasta él por recomendación, así que no lo conocía. Al llamar se dio cuenta que estaba a solo unos metros.

El rostro del sujeto se iluminó con una sonrisa al ver aquellos panes navideños que pronto adornarían su mesa y satisfacerían su paladar. Así que gustoso agradeció a Jefferson con la promesa de recomendarlo a sus conocidos. Estrecharon sus manos y se desearon una feliz navidad. Ya cada quien en su camino, por curiosidad Jefferson decidió voltear para ver a aquel sujeto en forma de despedida de aquellos panes que fueron sus compañeros de viaje y que protegió con tanta dedicación. Pero su estado de felicidad por lograr aquella hazaña de salir bien librado del Metro de Caracas se vio bruscamente interrumpido al notar que el hombre, con total descaro y sin ningún tipo de cuidado, arrojaba los panes en un morral haciéndolos calzar de la manera más brusca posible. Destruyendo en tan solo unos segundos, todo el esfuerzo de aquella mañana.

## Epílogo

Aunque me gustaría decir que allí acabó el viaje de nuestro chef, esto no fue así, aún le faltaba uno más de retorno.

Al subirse al otro tren, ya ligero sin nada que resguardar más que su propia integridad física, notó que el aire acondicionado no funcionaba. El ambiente se sentía caliente y respirar era algo incómodo. Hasta ahora era el vagón más sucio de los que usó, donde se escuchaba su zapato al caminar porque el suelo estaba pegajoso.

Esta vez logró hacerse de un asiento y a los minutos el tren arrancó. Para la próxima estación algunos pasajeros se ubicaron cerca de las salidas, como se hace de costumbre, pero al llegar Jefferson notó que todas las puertas abrieron menos una. Las personas se quedaron esperando algunos segundos, indecisos, cuando por fin reaccionaron y se aproximaron con rapidez a la más cercana.

Aquella puerta no volvería a abrir. Jefferson observaba cómo a lo largo de cada parada los usuarios del otro lado que esperaban abordar el tren tenían que salir corriendo a la más cercana a ellos. A pesar de unos segundos de duda de inmediato entendían que no estaba en funcionamiento, por lo que pensó que ya les había ocurrido con anterioridad y sabían cómo actuar al respecto, como una de las tantas fallas cotidianas del sistema. Unos adolescentes frente a él se quedaron junto a la puerta desobediente, y sin recibir la tarea de nadie se dedicaron a indicarles a los demás que se dirigieran hacia otra, que esa no funcionaba. Esto causaba que una mayor cantidad de personas se concentraran en las dos puertas adyacentes, y por lo tanto eran comunes los empujes y gritos de quejas.

No pasó mucho tiempo cuando el marcador de vendedores anotó otro punto. Aunque esta vez los vio pasar desde la comodidad de su asiento. En esas subió otra persona pidiendo dinero, pero esta vez fue una escena dantesca.

A solo unos metros de distancia un sujeto, de ropaje rasgado y fuerte olor, se arrodilló en el piso del vagón, extendió sus brazos al cielo y casi con voz

quebrada pidió que por favor alguien se apiadara de él. Necesitaba urgente comprar medicamentos. Su rostro era el de una persona de mediana edad, pero lo que más causaba impresión era que las cuencas de sus ojos estaban vacías, y se podía notar algunas cicatrices en ellos.

Jefferson pensó que no llevaría a su sobrino -de tan solo dos años- en Metro hasta que alcanzara cierta edad. Se imaginó la misma escena pero andando junto con él y quizás el pequeño se impresionaría demasiado.

Al aproximarse a su parada final, la puerta cercana a Jefferson era aquella que nunca más quiso abrir, así que tomando medidas preventivas se acercó a la próxima. Salió del lugar subiendo escaleras tradicionales a falta de las mecánicas y ya afuera respiró hondo el aire libre.

Tomaría un autobús que lo llevaría de regreso a casa.

**Costos del pasaje**

**Ni con los bolsillos llenos de monedas**

## **Me deja en la clase, por favor**

**Dubraska Lanza**

Omar tenía un examen a las 8am en punto. Iniciando su segunda década de vida estudia Comunicación Social en la Universidad Santa María. De tez morena y eterna sonrisa, salía de su hogar a un cuarto para las seis y tomaba el primer transporte. Vive en Guarenas, por lo que parte del trayecto es en un autobús hasta Caracas y luego en la estación La California el transporte privado que lo llevará directo a su casa de estudio. Pero esa mañana eran las 7am y todavía seguía en la fila interminable de personas que al igual que él querían llegar hasta la ciudad capital.

Intentaba repasar con los cuadernos que llevaba en sus manos, para aprovechar el tiempo, pero sus rápidas miradas hacia el reloj le impedían un nivel de concentración óptimo. Desesperado envió un mensaje a sus amigos, con quienes había formado una especie de grupo de contención en el que todas las mañanas el primero que llegara a la fila para tomar el transporte privado hacia la universidad le guardaba lugar al otro, para evitar lo más posible colocarse al final y por lo tanto llegar tarde. Esperanzado, preguntó quién se encontraba haciendo la cola y tuvo la respuesta de su compañera o más bien un ángel guardián: “Estoy en la cola, yo te guardo el puesto”. Omar pudo respirar con mayor calma.

Como toda metrópoli, cuando logró ingresar al autobús la vía estaba colapsada de todo tipo de vehículos, particulares, motos y varias camionetas. Además, como un embudo que ralentiza el proceso, más de una alcabala detenía el tráfico para registrar autos y asegurar que todo estuviera bajo control, aunque a veces estas medidas de seguridad pudiesen generar caos y retraso, y que en el caso de Omar significaba perder una evaluación.

--

Al otro lado de la ciudad Oliver, de contextura delgada y buen parecer, estudia Gestión de Hospitalidad en la Universidad Simón Bolívar con sede Litoral. Esta institución para movilizar a sus más de 200 estudiantes cuenta con un transporte privado que atiende en tan solo unas cuantas unidades. Aunque es mayor la cantidad de veces que este servicio no se presta que las que sí, debido principalmente a la dificultad de su mantenimiento. Esto deja a muchos estudiantes de Caracas a la deriva, pero que hacen lo posible para poder llegar a la institución. Entre ellos está Oliver.

Debido a la falta de transporte privado para su universidad se ve en la obligación de tomar una ruta alterna que le lleva a abordar 4 autobuses, si todo marcha bien. La mayor dificultad, el pasaje. Cuando el transporte de la universidad funciona, el viaje es directo y el costo del boleto es gratuito, solo basta con enseñar el carnet que comprueba que efectivamente pertenece a aquella casa de estudio, pero cuando no, se debe pagar el precio estándar del servicio, ya que desde hace años no se ofrecen tickets estudiantiles subsidiados. Oliver, ha tenido oportunidad de tomar aquella alternativa ofrecida por su casa de estudio, pero admite que tampoco es una travesía placentera ya que al llegar las unidades ha visto cómo las personas se empujan, gritan y pelean solo para asegurar su viaje.

--

Las 7:40am. Omar se preocupaba. Su profesor era bastante cumplido por lo que sabía que de no llegar a la hora no le dejaría entrar al aula y por tanto perdería su evaluación. El pensar continuamente en todas estas posibilidades seguía impidiendo que se concentrara en el repaso de las lecciones, pero esta situación no era nueva para él.

Cada día para llegar a la universidad tenía que tomar dos transportes, ambos con un coste elevado. El primero lo movilizaba de una ciudad a otra, y el segundo, aunque era de uso exclusivo para estudiantes de su casa de estudio, igualmente exigía un pago que se cobra un poco más costoso que el pasaje estándar. Todas estas cantidades debían ser pagadas en efectivo.



Omar de manera frecuente se encontraba absorto en sus pensamientos planificando una estrategia. Al salir de la clase visitaría la sede del banco que le quedaba cerca para retirar efectivo o sino buscar en otros que no quedaban a solo unos cuantos pasos. Aunque cuando no era ese pensamiento el que se adueñaba de su mente, entonces era el mecanismo automático de mirar el reloj para llevar el tiempo en el que tendría que hacer la fila del autobús, porque se enfrentaba a la posibilidad de perderlo y tener que esperar otro, lo que generaba para él un retraso a su horario de llegada hasta unas 4 horas. Esto además afectaba su vida social, ya que no podía perder valiosos minutos por conversar con sus compañeros.

Omar se dio cuenta que la situación con el transporte afectaba de manera directa en su rendimiento académico. Todo se basa sobre minutos y horas. Esto generaba en él un nivel de frustración elevado ya que se tenía que enfrentar a esa situación todos los días.

--

Oliver para poder llegar a tiempo, debe despertar a las 4:30am, y esta es de manera sencilla la ruta que debe seguir: en la salida de la estación Gato Negro del Metro de Caracas, perteneciente a la línea 1, toma la camioneta que le lleva hasta el terminal de La Guaira y se queda en la parada de Caribe. Allí aborda otro transporte hacia Camuri Grande y que lo deja a solo unos metros de la universidad.

Otros días sin embargo, se presentan excepciones y tiene que tomar unidades de más –con pasajes demás-. A veces el primer autobús no puede llevarlo hasta Caribe sino hasta Macuto y de allí devolverse hasta Caribe. También sucede que puede no conseguir transporte hasta Camuri Grande directamente y tiene que llegar hasta Naiguatá y de allí abordar otro autobús que lo lleve hasta Camuri Grande.

Todo conlleva una inversión inmensa de tiempo y de dinero. Oliver calcula que en promedio a diario gasta 1 dólar, en un país donde el sueldo mínimo mensual corresponde a una cantidad menor que esa. Esto representa un fuerte golpe para su economía y la de su hogar, así que para ayudar a costear su ida y vuelta, trabaja como community manager. Más de una ocasión ha tenido que perder clases por falta de dinero suficiente para tomar todos los transportes que necesita.

A veces sucede que dinero hay suficiente pero no en efectivo –su llegada a la universidad depende de muchos factores-, por lo que para evitarse la cacería exhaustiva para conseguir algo de sencillo adquiere billetes de un dólar que luego cambia con los transportistas, pero esta es una situación que tampoco le agrada, ya que los conductores pagan el valor del billete muy por debajo del precio en el mercado. Logra obtener suficiente efectivo pero aun así representa una pérdida.

Así que como puede, Oliver intenta llevar adelante sus estudios, trabajando para principalmente cubrir los duros gastos de su movilización y esperando que algún día el transporte hacia su universidad pueda funcionar como debería, que preste un servicio digno y de calidad para sus compañeros y para él.

--

Cuando Omar por fin llegó junto a su compañera para esperar el transporte privado de la universidad ya era más de las 7:50am. Ahora sí estaba en grave peligro. Ella estaba igual de nerviosa. Lo bueno es que se encontraban de primeros en la fila así que solo hacía falta esperar a que arribara el siguiente autobús. Finalmente, al cabo de unos minutos llegó y apresurados se subieron a la unidad. Y cómo desearon que ya pronto los autos volaran y a una velocidad superior.

Por fin en los terrenos de la universidad. Ya eran casi las ocho y cuarto. No había nada más que hacer. Aun así, sin perder las esperanzas, atravesaron el campus, subieron todas las escaleras como atletas superando cualquier

obstáculo, hasta que divisaron la puerta del salón. Ya preparaban el discurso en sus mentes, pero notaron algo: el profesor aún no estaba en la sala. Extrañados, de inmediato preguntaron y como respuesta recibieron un tranquilizador comentario de parte de sus compañeros: “El profesor no ha llegado”.

## Él quería más de dos dólares al día

### Dubraska Lanza

Su rostro estaba salpicado por vellos color blanco que hacían juego con su cabellera como signo del paso del tiempo. Estaba enojado. El hombre que a todo pulmón gritaba la ruta y el número de puestos que quedaba en los transportes estaba exigiendo más dinero. No le bastaba con los dos dólares diarios que recibía. Ahora quería más.

El dinero era pagado entre todos los transportistas de la línea que se encargaba de recorrer una de las zonas populares más grandes de la ciudad, la parroquia 23 de enero. Cada día en recolecta colaboraban con algo de dinero para poder cubrir los costos de los llamados cargueros, cuyo trabajo era mantener el orden de las personas, asegurarse de que cada puesto fuese llenado y que todo individuo que pidiera dirección llegase a su destino, el viajar con ellos. Uno de estos era el hombre que exigía más de dos dólares al día. Joven, en excelente estado físico y con la capacidad de realizar cualquier tipo de oficio, aunque por supuesto, había decidido trabajar de carguero.

Este trabajo le parecía lo suficientemente bien pagado a José, y por eso estaba tan molesto aquel día. Llevaba siendo transportista hace ya más de 18 años, y hace 9, con el esfuerzo de su trabajo, logró adquirir la camioneta que conduce. Trabaja dos días sí y uno no, pero este no es precisamente para recostarse y descansar, sino más bien el soportar horas de calor sofocante y las constantes discusiones que se forman en una cola de vehículos que buscan lo mismo que él, lograr llenar sus tanques de gasolina. Ya es parte de su rutina, y reconoce que afecta directamente sus ingresos, un día sin cargar es uno perdido.

Los días que trabaja lo hace por 12 horas continuas, de 7am a 7pm. Despierta en su hogar ubicado en San Martín desde las 6am, donde vive con su esposa e hija que está a punto de ingresar a la universidad -pero que aún no dice

a cuál acudir-. Gracias a la cercanía con su casa, José cuenta con la ventaja de compartir cada almuerzo con su familia.

Como una gran parte de la población del país, José es padre de un hijo inmigrante en Chile, de quien dice le va bien, pero que al recordarlo viene a su mente la frase que pronunció cuando los planes de irse empezaban a gestarse: “Papá ya no aguanto más”. Y ahora debe conformarse con verlo cada cierto tiempo a través de videollamadas o hablar por mensajes.

Como todas las actividades que se ven alteradas por la influencia de la economía, la rutina de José también experimentó cambios durante los años. Lo que más recuerda, y que narra con una sonrisa de medio lado y mirada nostálgica, era cuando podía invitar a su familia a comer a McDonalds o a algún otro restaurante, pero ahora estaba privado de ello debido a los altos costos y la dificultad para cubrirlos. Cada agosto acostumbraba con su familia a tomar vacaciones, viajes a Margarita en buenos hoteles, disfrutar de la arena y playa de Higuero. La última vez que realizó una escapada de estas fue en 2013, a Mérida, y a partir de allí esta rutina familiar de cada octavo mes del año quedó suspendida, hasta nuevo aviso.

Y es que la línea donde presta servicio es de las que mantiene una tarifa plana por cada viaje, 100.000bs, y lleva unos cuantos meses congelado en esa cifra mientras el valor del dólar alcanza precios que casi tocan el cielo, y con ellos también el valor de los productos de primera necesidad. Eso es lo que más le disgustaba a José, que el día que se estableció el precio del pasaje el valor adquisitivo de sus ganancias era muy distinto de lo que representaba ahora.

Admite que a su transporte le hace falta renovar algunas piezas y cuya adquisición debe hacerse en moneda extranjera. Pastillas de frenos, cauchos –con un valor de 90 dólares aproximado cada uno- y aceite -25 dólares-. Los dos primeros dice necesitarlo debido principalmente al mal estado de las vías ya que los desgastan a mayor velocidad. Además también cuenta que en su casa

mantiene otra unidad totalmente parada porque el motor no le funciona y adquirir uno nuevo exige demasiado dinero del que no dispone.

Por esta razón no lograba entender la protesta de aquel hombre que reclamaba que sus honorarios fuesen aumentados exigiendo más de 2 dólares diarios, en un mismo país donde el valor del sueldo mínimo mensual es menos de un 1 dólar, y donde un profesor universitario, con tantos títulos de especialidad, muchas veces su cobro mensual a duras penas llega a los 5 dólares. Ese aumento le pareció un tanto exagerado.

Con días de paro del carguero, de su insistencia y discusiones, entre los transportistas se organizaron y armaron una reunión para decidir qué hacer con aquel hombre. José fue uno de los que mantuvo una posición en contra de aumentar su paga ya que el pasaje seguía conservando el mismo valor y las condiciones no estaban dadas para darle más del dinero ya establecido. No porque no quisieran dárselo, sino que en realidad no podían permitírselo. Al igual que el carguero, a los transportistas tampoco les alcanzan sus ganancias. Por lo que, en consenso entre ellos, los que cubrían aquel sueldo bajo palabra -no hay ninguna especie de contrato-, decidieron que no le aumentarían.

Con una decisión irreversible y la última palabra ya pronunciada, quizás por la necesidad y al verse ante la posible pérdida de su fuente de ingresos, el hombre detuvo la protesta y continuó su trabajo. Al igual que lo hizo José.

## **Parque automotor**

**Rodando sin ruedas el transporte público en Caracas**

## **Y un día el autobús también dirá basta**

**Dubraska Lanza**

Una multitud de personas se aglomeraban en las afueras de la iglesia La Candelaria. Era el día de su veneración y los fieles iban a agradecer las bendiciones recibidas. Por motivos de pandemia todos llevaban su cubrebocas y en fila esperaban pacientemente para poder ingresar en el santo lugar, que mantenía un orden de alejamiento social de un metro entre cada uno. La fe puede más que cualquier enfermedad.

Cercano a ese sitio me encontraba acompañando a mi madre. Hace más de un mes que había cumplido años y por fin pude salir con ella a comprarle mi regalo. Por supuesto, ya me sentía la peor hija del mundo. En eso, ya terminando las compras y la mañana que me había tomado, mi jefe llamó. Necesitaba que me hiciera cargo de una situación. Y yo allá, en el centro de Caracas, lejos de todo mi equipo de trabajo. La escapada había terminado.

Habría que confesar que por la pandemia llevaba meses sin visitar lugares lejanos a mi parroquia, un estado de cuarentena personal promocionado por las clases online y el teletrabajo. Aunque extrañaba caminar por las míticas calles de Caracas, no así la forma de llegar a ella, debido a mi gran adversario, causante de penas y sufrimientos a lo largo de mis años de estudio, el transporte público. Cómo olvidar la cantidad de horas perdidas en su uso y los malos ratos que se viven solo por el hecho de querer llegar al destino al que te diriges. Pero ahora había llegado el momento de enfrentarme otra vez cara a cara con él.

La travesía comenzó aguardando bajo lo que en un pasado quizá fue una parada, y que todavía conservaba un techo que cumplía la labor de resguardar a los individuos de quedar a merced del clima caraqueño, que de un momento a otro te puede quemar por el sol, y al segundo siguiente empaparte por una lluvia, a veces incluso pueden darse ambos, en una menor intensidad. Lo que sí es



extraño, es notar un sitio señalado de dónde esperar el transporte, ya que casi cada esquina y calle de la ciudad parece un lugar ideal para subir y dejar pasajeros.

A lo lejos noté que se acercaba un autobús, de unos característicos colores, azul, rojo y blanco, largo y ancho, capaz de albergar dentro de sí una enorme cantidad pasajeros. No podía dar crédito de lo que veía. Lo reconocí de inmediato. Era como un viaje a una Caracas retro. De pequeña solía tomarlos, me recogían a solo una cuadra de mi casa y pagaba orgullosa una moneda de 500 bs -eso cuando cumplí la edad de pagar el pasaje-. Pero ahí estaba, el autobús que tomaba en compañía de mi familia, hace ya más de 10 o 15 años y ahora me trasladaban de nuevo. Mi madre a raíz de mi sorpresa, también aprovechó de contarme cómo era su principal medio al movilizarse a la universidad, en un pasado donde aún nadie le llamaba mamá.

Ya el pasaje por supuesto, no es una moneda. Desde hace un buen tiempo que no hago uso de una para pagar ningún servicio o producto, sino que más bien era una cantidad superior, 150 mil bs, que se pueden cubrir pagando con tres billetes de más alta denominación.

Los asientos naranjas eran tales como recordaba, y entre ellos se respetaba cierto espacio para cada pasajero. Quizás en algún momento, de sus más de 40 años en funcionamiento, pensaron en un distanciamiento social, tan vigente y necesario hoy en día. Un vidrio también separaba al conductor de todos los demás, que en este caso era un sujeto moreno, con algunas canas por aquí y por allá, de cierta experiencia. Lo que sí no recordaba era que los conductores portaran su propio equipo de refrescamiento, ya que del techo colgaba de manera improvisada un ventilador que solo apuntaba hacia él.

Como el único elemento de modernización, muy cerca de la entrada, un reloj digital se aseguraba que todos conocieran cómo iba su tiempo, lo cual era la solución perfecta para no tener que preguntar a la persona de al lado por la hora, no por no querer hacerlo, sino porque el ruido que emitía al moverse era tal que

incluso los pensamientos aparecían en tono de grito. A pesar de este aturdimiento, un hombre subió a la unidad con intención de vender caramelos y como estaba próxima a la entrada logré escuchar la oferta, pero nadie en el autobús le compró. Probablemente nadie le escuchó. Había pocos pasajeros y nosotras dos éramos las únicas más cercanas a él.

Ya aproximándome a mi destino me enfrentaba a la duda sobre si la puerta trasera funcionaba, quizás como prejuicio ante objetos de cierta edad. Debo decir, no albergaba ninguna confianza de que lo haría. Hasta que a tan solo unos metros una pareja, madre e hijo adolescente, subieron al transporte por allí. Así que la máquina llegaba conservada a pesar de sus avanzados años.

Cercana a mí observé a una niña que viajaba junto a su madre, con una camisa de Barbie y su cabello un poco alborotado, y entre sus brazos cargaba cariñosamente un peluche de un personaje de Disney de la película Monster Inc. Qué se iba a imaginar Sullivan haciendo un recorrido por el centro de Caracas.

En aquellos tiempos cuando el pasaje era solo una moneda, para indicarle al conductor que te quedabas en la próxima parada se tocaba un pequeño botón, así que abalanzándome lo toqué con cierto temor pero este no funcionaba, por lo que recurrí al típico timbre caraqueño para solicitarlo: “Déjeme aquí señor”, y las puertas se abrieron ante mí, chocando con la pareja, ya que no habían podido ingresar porque el torniquete no permitía el paso por la parte trasera. Así que quedaron atorados, y entre empujones y “permiso por favor”, logramos dejar el autobús, y mis oídos lograron descansar.

--

Todavía faltaba completar un largo trayecto. Las horas pasaban a una velocidad alarmante y tenía que cumplir con mi trabajo, pero cómo decirle al transporte público que por favor se apresure porque llegarás tarde.

Con el próximo transporte me enfrentaba al desconocimiento de dónde se tomaba, así que caminábamos viendo a los lados, atentas a cada camioneta,

hasta que por los gritos de un hombre reconocí que, de hecho, la unidad que nos llevaría estaba a un costado, y para asegurarme vi los carteles que lo corroboraban, porque la parada era algo improvisada.

El transporte era como una especie de caja, pequeño y cuadrado. Desde afuera se lograba notar las marcas del óxido y las claras huellas que indicaban que desde hace tiempo el agua y el jabón no lo habían tocado. Era marca Mercedes Benz, pero se mantenía lejano de la elegancia que usualmente los vehículos de esta marca dejan ver, aunque quizás en sus primeros años lo mantuvo.

Para ingresar había que agachar la cabeza de lo bajo que era. Los asientos estaban rotos. Nos tomamos unos segundos para decidir dónde nos sentaríamos. Había solo tres lugares vacíos. Situado en la parte trasera, al parecer alguien había comido una nutritiva mandarina y había dejado los pellejos y semillas por todos lados, y no, en las camionetas no crecen árboles. Del otro lado el puesto estaba roto, en la funda que lo cubría dejaba ver una mancha como si algo pegajoso se hubiese derramado. No supimos si era reciente o llevaba ya tiempo, por lo que para evitar llenarnos la ropa de quien sabe qué nos decidimos por el tercero en la lista, que aunque no tenía funda y se lograba ver el relleno era de hecho el más adecuado.

En la unidad éramos solo unos pocos así que tuvimos que esperar hasta que más personas llegaran por un tiempo indefinido. Aquí los conductores toman una especie de rol de dioses capaces de dominar el tiempo de otras personas. Así que después de varios minutos en espera, por fin el chofer, quien dejaba lucir una barriga prominente, decidió que la camioneta estaba lo suficientemente llena y comenzamos el trayecto. Lo curioso es que a su lado también mantenía un ventilador personal, y que por supuesto también le refrescaba solo a él. Pero a este le sujetaba un montón de tela curtida a los lados para evitar su movimiento.

Y es que el viaje fue movido, no porque fuese un mal conductor sino por el estado de las calles. Casi a cada metro tenía que hacer maniobras estilo películas

protagonizadas por Vin Diesel para evitar caer en alguna de las zanjas y que aseguraría una muerte casi inminente a la pobre caja rodante que nos movilizaba.

Nadie parecía quejarse de esto, todos dejaban ver cierta costumbre y normalidad ante el constante temblor del piso y los embistes que te hacen saltar del asiento no siempre de la manera más delicada.

Ya llegando el viaje a su final, un hombre moreno de mediana edad, de gorra y tapabocas a la altura de su barbilla, hizo uso del timbre caraqueño antes que yo para pedir que le dejaran bajarse. “En la parada por favor”, esta vez seguido de un “ya los dejo” del conductor.

--

Para este punto del viaje ya los fondos destinados a pagar el transporte habían quedado vacíos. Solo contábamos con un mínimo de dinero, por lo que nos enfrentábamos a dos opciones: usar el Metro de Caracas o su servicio terrestre alternativo, el metrobús, ya que estos aún mantienen un costo solidario. Tomar la decisión no fue tan difícil. Lo mejor era evitar a toda costa el Metro, ya el transporte anterior me había robado minutos valiosos así que no podía permitir enfrentarme a un posible retraso o a cualquiera de los acontecimientos que parecen perseguir a este sistema subterráneo. Hace unos años decía ser una ciudadana orgullosa de la cultura Metro. Pero ahora solo pensaba en que tomaría el Metrobús, ya que aquel sentimiento se había difuminado hace bastante ya.

En camino a la parada del tercer transporte que debía tomar, noté que una unidad estaba recogiendo a los últimos pasajeros. Primero apuré el paso que luego se transformó en un correr. Llegué a cruzar miradas con el conductor, pero con una mueca en su rostro, casi de lástima, sin piedad alguna cerró las puertas, y aceleró, dejándonos, en medio de la nada.

La preocupación comenzó a hacer de las suyas. No sabía cuánto tiempo pasaría esperando al siguiente. Bajo un sol de la media tarde, en su máximo esplendor, sin nada que nos cubriera.

En ese momento no podía dejar de comparar mis experiencias anteriores tomando este mismo bus donde el tiempo de espera se extendía a más de unos minutos, y que había aportado a mi enemistad con el transporte público. Sobre todo aquella vez donde tuve que hacer una larga cola de dos horas solo para esperar abordarlo, regresaba a casa luego de un largo día de estudio y trabajo. Esa tarde llovió, y yo solo disponía de un suéter que no detuvo demasiado las sendas gotas que no dejaban de caer. Recordaba llegar a casa empapada hasta la punta de los pies, tiritando de frío, cansada y mi madre preocupaba, arropándome con una cobija y haciéndome beber un té de aquellas hierbas que siempre mantiene sembradas en la casa por si alguno de nosotros se resfría.

Las historias de largas esperas para abordar el transporte no solo me ocurren a mí, casi toda persona con la que alguna vez he hablado al respecto tiene alguna anécdota que generalmente narran con cierta ironía, algunas sonrisas, pero que dejan escapar miradas tristes y también de cansancio. Esto se debe a que Caracas se queda sin transporte. Según el Observatorio Venezolano de Conflictividad Social de un estudio realizado en 2014, en la ciudad se registraba 25.000 unidades de transporte público, mientras que para 2018 el número descendió a una estimación de 3.000. El tiempo de vida óptimo estimado de cada transporte debe ubicarse entre los 6 u 8 años.

Retornando a la realidad y para mi sorpresa, solo pasados unos diez minutos otro Metrobús arribó al lugar. Mi madre no pudo dejar de mencionar lo afortunada que era porque hace solo unos días ella tuvo que esperar allí mismo por más de una hora.

La unidad era de las últimas adquisiciones del gobierno, y que se debe admitir eran un soplo de modernidad para los ciudadanos. Todos contaban con asientos cómodos, limpios e incluso con aire acondicionado. Esta vez donde yo viajaba no contaba con este factor refrescante, sino que más bien, por encima del asiento del conductor, se dejaba ver también un ventilador colgado del techo.

Mientras más me acercaba a mi destino por la ventana logré divisar una cola interminable de autos, en la amarga espera de poder llenar el tanque con algunos litros de gasolina. Alguno de los conductores incluso jugaban encima de sus autos a las cartas, otros más allá conversaban enérgicos de quién sabe qué, aunque cualquier distracción es buena cuando solo se quiere pasar un tiempo que puede llegar a extenderse hasta el día siguiente.

A solo unos kilómetros llegaba a mi parada final. Me bajé apresurada porque había pasado un tiempo ya desde que había hablado con mi jefe. Agradecí al conductor a pesar del apuro y más allá divisé una cola de personas que esperaban bajo el sol la llegada del mismo bus.

Como si de un maratón se tratase caminé -o casi corrí- lo más rápido que pude, y ya en el edificio me detuve a esperar el ascensor. Cuando las personas están contratiempo todo suele demorar una eternidad, y esta vez el elevador decidió detenerse en cada uno de los pisos –quizás lo hizo a propósito- en lo que para mí fueron los segundos más largos. Al llegar corrí hacia la computadora para redactar aquel correo importante. El mensaje contenía las coordenadas para un evento online que organizaba la institución donde trabajo, así que todos esperaban por esta información para poder unirse. Si no lograba enviarlo a tiempo se convertiría en un evento sin participantes. Finalmente envié el mensaje a todos sus destinatarios, y de inmediato voltee a ver el reloj. Por suerte a pesar del retraso a causa del transporte público aún faltaban algunos minutos para comenzar.

## **A Hernán no le quieren contestar el teléfono**

**Dubraska Lanza**

Ya era la sexta vez que llamaba pero no le contestaban. Hernán sentía una combinación entre ira y miedo. Habían pasado unos días desde que dejó la computadora de su auto en el taller para que ojos expertos por fin le aclarasen por qué la camioneta que había comprado recientemente -aunque era de segunda mano- no encendía. Y ahora intentaba ponerse en contacto con ellos pero nadie le respondía. Sentía temor de que hubiese confiado su vehículo a las personas equivocadas.

Hernán roza ya su sexta década, su cabello está cubierto por completo de color blanco y te mira a través de unos lentes pequeños. Habla de manera enérgica. Una historia parece desencadenar otra, aunque siempre tiene la capacidad de volver y completar la anécdota inicial. El automóvil representa para él más que un medio para movilizarse, ya que de hecho es su medio para ganarse la vida. Durante muchos años trabajó como contador, pero para generar más ingresos comenzó a prestar un servicio de transporte privado de mercancías. Aunque ahora lleva más de un año con su vehículo detenido enfrentándose al duro mercado de conseguir los repuestos que necesita.

Furioso por la situación con el taller quitó el teléfono a su hijo y decidió llamar desde allí. Tan solo unos segundos después una voz masculina contestó del otro lado. Hernán perdió la compostura y descargó su ira por unos breves segundos, hasta que recobrando la calma, dejó que el hombre le reportara qué había sucedido, a lo que escuchó una disculpa y la promesa de que esa misma tarde realizarían una revisión profunda del pequeño aparato tan importante para el funcionamiento del auto y al día siguiente podría ir a retirarla.

Al trancar la llamada obtuvo una calma momentánea con la respuesta. Pensó que nada de eso estuviese sucediendo si su auto anterior, con el que

llevaba más de 14 años, no hubiera sufrido aquel accidente que por poco le quita la vida.

--

*“Teníamos casi 100 fábricas de autopartes y en 2020 podemos decir que tenemos 70. Eso se debe a que el consumo disminuyó en Venezuela -tanto público como el privado-. En los últimos siete años ha decaído un 70%”.* Agregó Omar Bautista, Ingeniero metalúrgico, egresado de la Universidad Central de Venezuela y Presidente de Favenpa desde el año 20002. De tez morena, abundante cabellera negra y alguna que otra línea de expresión que deja entrever sus años de experiencia y que con paciencia atendió cada una de mis preguntas.

*”Lo poco de la demanda es compartido con importaciones, o sea que no solamente lo atiende la producción nacional. Pero a la vez estas tienen una ventaja con relación a los nacionales, estamos nosotros registrando que se está importando sin pagar impuestos, cuando la fabricación nacional sí está obligada a pagarlos. Hay importaciones que no pagan impuestos y obviamente compiten de manera desleal con la producción nacional que sí. Entonces además de que está contraída la demanda, esa pequeña cantidad es compartida con productos importados que compiten deslealmente con los nacionales”.*

--

Era diciembre de 2019 cuando su carro se volcó. Cayó sobre un hueco debido al mal estado de la calle y el cajetín de dirección se soltó quedando sin posibilidad de dirigir el vehículo.

Iba por una carretera solitaria ya de noche, en vía a visitar a su familia en su pueblo natal, Las Mercedes del Llano. A los pocos segundos de perder el cajetín los frenos también dejaron de obedecerle, por lo que quedó completamente a merced del vehículo que siguió avanzando y embistiendo toda cosa que se atravesase delante de él. Primero chocó contra un poste llevándose por delante



y luego con multitudes de cercas. Hernán desesperado intentaba hacer maniobras con el volante, pero de nada le servía. Siguió rodando hasta un segundo poste - cuando entre ellos mantienen una separación promedio de 90 metros- y el derrape se detuvo por una alcantarilla mal colocada que levantó el auto y lo hizo voltear del lado del conductor justamente en la orilla de un barranco.

A toda velocidad la camioneta bajó unos cuantos metros, Hernán sentía cómo los vidrios comenzaban a resquebrajarse cerca de su rostro. Finalmente el auto chocó contra una elevación natural de la tierra que hizo que el carro se detuviera y luego recobrase su posición normal.

Hernán pudo haber perdido su vida en ese aparatoso accidente, pero por suerte, o causa divina, solo resultó con golpes y algunos moretones. La camioneta quedó con pocos raspones en su carrocería. Desde fuera no parecía ser nada grave. Solo que casi toda su maquinaria interna quedó completamente destrozada.

Tiempo después del accidente, como el mecánico amateur que es -y que le encanta serlo- decidió él mismo hacerle una revisión a su auto. Notó el daño tan grave y que necesitaba multitudes de piezas de repuesto para lograr ponerlo en movimiento nuevamente. Visitó talleres, buscó por Mercado Libre y cualquier otra tienda online para preguntar por lo que le hacía falta, y después en un cálculo rápido llegó a la conclusión de que salía mucho mejor comprar un auto nuevo que intentar reparar aquella máquina con la que llevaba ya más de 14 años.

Así fue que en mayo de 2020 adquirió una nueva camioneta -de segunda mano- que le funcionó de maravilla por un par de meses, hasta que el arranque comenzó a presentar problemas y un día no encendió más. Él mismo notó que la dificultad provenía de la computadora y decidió enviarla a revisar con un sujeto que le había recomendado un amigo cercano, aquel mismo que después de varios intentos de llamada por fin le contestó desde el teléfono de su hijo.

--

*"El parque automotor es de 4 millones de vehículos y el transporte público no llega a los 100 mil. (...) De esos 4 millones de vehículos, dos están rodando actualmente. Porque hay una pérdida del poder adquisitivo y muchos propietarios que no pueden mantener los vehículos. Entonces necesitan un repuesto, necesitan repararlo pero no tienen los recursos y entonces los tienen parados en el estacionamiento de los edificios, de la calle. Esa por una parte, por otra está la cuarentena, la escasez de combustible. (...) Nosotros estimamos que el año pasado alrededor del 50% de los vehículos era el que estaba activo. Ya no son 4 millones rodando, sino 2 millones de unidades aproximadamente. (...) El transporte público privado tuvo un promedio de inactividad mayor. Se comenta que está inactivo alrededor de un 70%". Omar Bautista, Presidente de Favenpa desde el año 20002.*

--

Al día siguiente, con la computadora en mano, de inmediato comenzó a instalarla en su auto. Ya lista intentó encender la máquina y no obtuvo respuesta. Luego un segundo intento. Tercero, cuarto, quinto, y aún nada. Su carro aún no encendía. De inmediato llamó al sujeto del taller que le pidió llevar la pieza nuevamente para revisarla una segunda vez, y tan solo 24 horas después Hernán ya estaba entregándosela.

La distancia es bastante larga entre su casa y el taller, así que cada vez que iba invertía una buena cantidad en taxis a falta de una movilización propia, y quitaban una buena cantidad de sus fondos de ahorro.

Pasados unos días Hernán decidió volver a llamar para saber cómo iba todo y nadie le contestó. Esa vez les dio oportunidad hasta el día siguiente y pacientemente esperó. Al llamar 24 horas después intentó una, dos, tres, cuatro veces y no se dignaban a responderle.

Como estrategia esperó un par de horas y desde el teléfono de su esposa volvió a llamar, a lo que de inmediato la voz masculina respondió del otro lado. Ya a punto de volver a caer preso de la ira controló sus emociones y preguntó cuándo le entregarían nuevamente su computadora. La promesa se repitió.

Al regresar al taller un día después el técnico le ofreció una explicación mucho más detallada de lo que ocurría y su palabra final era que aquella computadora en definitiva no volvería a funcionar. Hernán aún conservando su optimismo, regresó a casa con la idea de darle vida por sí mismo haciendo uso de su conocimiento autodidacta.

Decidió buscar en internet tutoriales de cómo repararlo a lo que YouTube respondió con el material exacto que necesitaba *Cómo reparar fácil la computadora automotriz desde tu casa*. Todo parecía lucir bastante sencillo de realizar, así que puso manos a la obra. Tomó su pieza y empezó a aplicar lo estudiado, hasta que se dio cuenta que en los videos hacen parecer todo mucho menos complicado de lo que realmente es. Hernán intentó durante días, incluso semanas, darle vida a aquel único aparato que le faltaba para mover su camioneta. Así que finalmente escuchando al técnico, él también terminó de otorgar un diagnóstico fatal a aquel cadáver que estaba frente a él.

La única solución era comprar uno nuevo, pero por supuesto esto no es cosa sencilla ni tampoco económica. Haciendo uso de herramientas digitales logró contactar a particulares con los que incluso estuvo a punto de hacer negocios, pero algún detalle salía a relucir que lo terminaba por convencer de no hacerlo.

Ya había pasado más de un año desde que comenzó la mala racha al volcar su carro y lo único reflejado en la cuenta de Hernán eran egresos. Aún así conservaba algunos ahorros. Comparando el precio de la pieza en el país con distribuidores en Estado Unidos, logró notar que salía mucho más económico traer

su pieza desde allá. Así que ya estaba decidido en destinar parte de sus fondos a adquirirla en aquel país del norte para comenzar a trabajar y recuperar aquel dinero que necesitaba urgentemente. Aunque a veces la vida tiene otros planes que no siempre van acorde con lo que se espera.

Hace solo unas semanas su esposa fue a realizarse un chequeo médico por una molestia que sentía en uno de sus senos. Pasó por una serie de exámenes médicos que determinaron que la masa estudiada tenía presencia de células cancerígenas.

A pesar de la dura noticia, lo que tranquiliza un poco a Hernán es que el diagnóstico fue hecho a tiempo y está en etapa temprana. Ahora procede una serie de exámenes, una operación de extracción y posibles dosis de quimioterapia. Cada una con una factura de costo elevado. Para Hernán primero está la salud de su mujer.

## Conclusión

El Proyecto Final de Carrera es la primera experiencia que la autora tiene donde se realiza un trabajo periodístico a profundidad. Aquí se pasa de los libros y las teorías a su aplicación en el mundo real contando con la suerte además de tener un guía, un maestro que comenta el progreso con el fin de mejorarlo y perfeccionarlo cada vez más.

El transporte público es un tema que aqueja a una gran parte los ciudadanos de la capital y por su misma naturaleza exigía salir a la calle, ya que es allí donde se encuentra la información. Ahí el primer salto del resguardo de un salón de clases a enfrentarse solo con una libreta y un lápiz al pavimento salvaje.

Durante la investigación se encontraron docenas de reportajes y entrevistas con datos y cifras sobre la situación de este sector, aunque el objetivo con este proyecto era darle un rostro a toda aquella información cuantitativa, no sin dejar de lado por supuesto su principio noticioso.

Por eso las crónicas resultaron ser una respuesta adecuada para abordar esta meta ya que su naturaleza que roza la literatura permite un ahondamiento más humano, retratar cuál es el problema desde el punto de vista del que lo padece. Por lo que este género periodístico era la respuesta.

Este trabajo pudo ser abordado como un reportaje de igual manera. Por ello la investigación de una crónica aporta un punto de vista distinto en la idea general del rol del periodista. No solo se limita a denunciar las problemáticas de sus sociedades, sino que también es un individuo de profunda empatía.

En este proyecto con cada entrevista a las fuentes se buscaba la data dura, pero por sobre todo se indagaba en la historia de aquella persona, sus sentimientos, sus pensamientos más íntimos, adoptando incluso una posición de confidente.

En la primera crónica sobre los inicios del Metro de Caracas la nostalgia es el hilo conductor de la historia al recordar aquello que fue, cómo la calidad de vida

de una persona se vio beneficiada con la llegada de un nuevo sistema de traslado, permitiéndole compartir tiempo con sus seres amados. No era solo la gran solución para Caracas, lo fue realmente para Magaly.

Con respecto a la 4ta y 6ta crónica se le otorga un rostro a la persona detrás del volante, el conductor, aquel cuya estabilidad económica depende de trasladar personas u objetos. Ellos también se han visto afectados por la situación, han tenido que despedirse de cierta calidad de vida que alguna vez tuvieron, trabajando incluso más que antes pero obtenido mucho menos. Donde la falta de gasolina, gasoil y repuestos amenazan la oportunidad de llevar el pan a sus mesas. Evidenciando que los problemas se deben ver desde distintas perspectivas.

Mientras que la mayor cantidad de afectados se reflejan en la 2da, 3ra y 4ta crónica con las voces de los usuarios. Aquí se enfrentan distintas realidades como la estudiantil y laboral que encuentran un denominador común con la dificultad de los traslados, ya sea en su condición económica –si puede pagar el pasaje o cuenta con el efectivo necesario- como en la calidad del servicio.

De estas era importante reconocer y resaltar su humanidad, el tono de voz del conductor, la mirada del usuario, no atacando solo con preguntas sino sobre todo escuchando. Por ello alguna vez Kapuściński mencionó que los cínicos no sirven para el oficio periodístico, y se debe complementar que para redactar crónicas mucho menos.

Como es de importante su principio literario se mantuvo siempre presente su naturaleza periodística, al buscar las fuentes adecuadas que permitieran denunciar e informar sobre una situación a través de sus historias y por sobre todo con una profunda base de debida investigación.

Por eso destaca la importancia de un consumo constante y analítico de literatura periodística de autores que alguna vez creyeron que la crónica era el género adecuado para cubrir tal hecho noticioso, entender por qué y la manera en que la desarrolló. Y por supuesto llevando todo ello a la práctica, no solo limitarse

a la lectura, sino la experiencia, la aplicación de toda aquella base y aventurándose a buscar la noticia en la calle.

Es esa última razón por la que la autora de este Proyecto Final de Carrera lo eligió, con la finalidad de colocar en práctica lo aprendido y aún más su profunda admiración y amor por este género periodístico que leyendo sobre él pensó también en escribirlo, obteniendo de esta experiencia una mayor comprensión, la dificultad y el trabajo que se esconde detrás de cada lectura de más de 1500 palabras como media de cada crónica. Exigiendo una planificación y preparación constante de cada tema a abordar y siguiendo los avances propios de la profesión.

Además de un motivo personal este proyecto se tomó como un aporte para la profesión y aún más para con el país. Es la intención que toda persona que lea cada una de las crónicas pueda acceder a la realidad por la que se ven afectadas personas de distintos estratos sociales y edades. Que puedan comprender cómo el deterioro de un servicio afecta la calidad de vida de una persona y los sentimientos negativos que producen, donde resalta por sobre todos ellos la frustración, el hecho de que estos individuos no tienen más a lo que recurrir y llevan este peso de manera silenciosa sobre sus espaldas pero que a la larga va mermando en ellos su salud física y mucho más la mental.

La compleja realidad venezolana no solo es posible observarlo a través de gráficas y números, sino también por las vivencias de sus ciudadanos. Los caraqueños son afectados por multitudes de vicisitudes diarias, tanto en sus propios hogares como en sus casas de estudio o lugares de trabajo, sumándole además otra complejidad que es el reto de poder llegar a ellos.

Aun así a través de este trabajo no dejó de observarse un espíritu característico del venezolano, uno que a pesar de las circunstancias continúa luchando. Una pequeña muestra de las historias de todos los días para que jamás sean olvidadas.

Esto es algo en lo que la autora de este Proyecto Final de Carrera se identifica, porque el mismo hecho de presentar este trabajo acarrea tras de sí toda una serie de inconvenientes y obstáculos que no hicieron otra cosa que otorgar un valor único a cada logro alcanzado, al saber que fue posible. Esto es lo que se pretende inspirar al lector, darle a conocer todas las situaciones a las que se enfrenta el caraqueño que persiste en seguir soñando y avanzando a pesar de las circunstancias. Caracas no se mueve a causa de que no hay transporte público, pero son sus ciudadanos realmente quienes la siguen manteniendo en movimiento.



## Recomendaciones

### Para la universidad

- La charla de anteproyecto se sugiere llevarla a cabo por lo menos unos 3 meses antes de su entrega a facultad. Con la razón de dar más tiempo al estudiante de definir y escoger el proyecto con las pautas recibidas de parte de la universidad con lo que se espera del trabajo, ya que aunque se puede tener una idea de lo que se quiere realizar, siempre se está a la expectativa de las indicaciones oficiales de la institución para finalmente concretar y saber si es válida o no.
- Sería también de gran apoyo a los estudiantes si se pudiera organizar clases o por lo menos un taller sobre el Proyecto Final de Carrera, a fin de otorgarles una guía de lo que deben hacer incluyendo la entrega de los manuales desde el mismo momento en que el anteproyecto sea aprobado, y de esta forma el estudiante pueda establecer de mejor manera una planificación.
- La guiatura de los tutores es un tema fundamental en el desarrollo del Proyecto Final de Carrera y se cree necesario un monitoreo por lo menos a mitad del tiempo de entrega final, con el fin de conocer el progreso del estudiante y el contacto con su tutor ya que podría darse el caso de que este no esté prestando la atención y apoyo necesario –no siendo el caso de este proyecto que contó con un excelente tutor-.

## Para los estudiantes

- La mejor manera de comenzar el proyecto es planificando cada paso, semana a semana. Una manera de sobrellevarlo es dedicar por lo mínimo una hora diaria a este trabajo con la separación de pequeñas tareas que ayuden a tener una visión más clara de lo que se debe hacer y dedicar determinados tiempos a cada una de ellas.
- Busque al mejor tutor para el proyecto, su guía va a ser fundamental para llevarlo a cabo. Lo más adecuado es que anteriormente se haya trabajado con él o con ella en la universidad.
- Trabajar en un tema que realmente interese y apasione, y sobre manteniendo una disciplina y constancia. Estas son las bases que sustentan al proyecto.
- Acudir a las entrevistas de las fuentes con un objetivo ya definido, teniendo claro qué es lo que se espera obtener de esa persona. Lo mejor es contar por lo mínimo con ocho preguntas, pero sobre todo, si se va a realizar crónicas intentar no apegarse como si de un guión se tratara, ya que lo más importante es escuchar al entrevistado y su historia, hacer notar el interés por la misma y arrojar dudas con respecto a lo que cuenta, intentando lo mínimo posible interrumpirlo, siendo solo necesario cuando no haya quedado del todo claro alguna información. Estando atento a captar una mención o dato sobresaliente de todo lo que mencione, ya que ese será el hilo conductor de la historia.
- A la hora de sentarse a escribir se recomienda tener una idea clara de la historia, su inicio, medio y fin, así como también de toda la investigación realizada resaltando los datos noticiosos que le otorguen la novedad a la crónica, que no debe olvidarse, es un trabajo periodístico.
- Procurar contar con mínimo dos fuentes (entrevistas) para cada crónica. Eso le dará una mayor información y perspectivas a cada escrito, ya sea que al final solo se termine recurriendo a una de ellas para contar la historia.

## Referencias

### Bibliografía

Canel, M (1999) *Comunicación política: técnicas y estrategias para la sociedad de la información*. Madrid, España: Tecnos.

Dahbar, S. (Ed.) (2015) *70 años de crónicas en Venezuela*. Caracas, Venezuela: Cyngular.

Feliciano, H (Ed.) (2012) *Gabo periodista: antología de textos periodísticos de Gabriel García Márquez*. Cartagena de Indias, Colombia: Fundación Gabriel García Márquez para el Nuevo Periodismo Iberoamericano.

García, G. (1970) *Relato de un naufrago*. Barcelona, España: Colección Índice.

Gomis, L. (1991) *Teoría del periodismo: cómo se enfrenta el presente*. Barcelona, España: Paidós.

Kapuściński, R. (2003). *Los cinco sentidos del periodista* [archivo PDF]. México. Fondo de Cultura Económica. Recuperado de: [https://reportepolitico.files.wordpress.com/2011/03/kapuscinski\\_los\\_cinco\\_sentidos\\_del\\_periodista.pdf](https://reportepolitico.files.wordpress.com/2011/03/kapuscinski_los_cinco_sentidos_del_periodista.pdf)

Martínez Albertos, J. (1974) *Redacción periodística: Los estilos y los géneros de la prensa escrita*. Barcelona, España: A.T.E.

Wolfe, T. (1998) *El nuevo periodismo*. Barcelona, España: Anagrama.

## Hemerografía

Avendaño, E. (30 de noviembre de 2015) *El fin de la "cultura metro"*. El Estímulo. Recuperado de: <https://elestimulo.com/climax/el-fin-de-la-cultura-metro>

Chávez, L. (15 de septiembre de 2020) *Transportistas proponen establecer el pasaje en 10 centavos de dólar*. El Universal. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com/caracas/80369/transportistas-proponen-establecer-el-pasaje-en-10-centavos-de-dolar>

Díaz, R. (2 de enero de 2017). *Metro de Caracas: un viaje que cumple 34 años*. Radio Mundial. Recuperado de: <http://www.radiomundial.com.ve/article/metro-de-caracas-un-viaje-que-cumple-34-a%C3%B1os>

Ostos, E. (27 de septiembre de 2019). *El transporte público en Venezuela funciona a la mínima capacidad y obliga a los ciudadanos a usar "perreras" como alternativa*. Infobae. Recuperado de: <https://www.infobae.com/america/venezuela/2019/09/27/el-transporte-publico-en-venezuela-funciona-a-la-minima-capacidad-y-obliga-a-los-ciudadanos-a-usar-perreras-como-alternativa/>

Rojas, G. (4 de diciembre de 2019). *Becas insignificantes, sin transporte ni comedor: La realidad del universitario*. El Impulso. Recuperado de: <https://www.elimpulso.com/2019/12/04/becas-insignificantes-sin-transporte-ni-comedor-la-realidad-del-universitario-4dic/>

Sarmiento, M. (28 de septiembre de 2020). *En seis meses de pandemia el pasaje urbano subió 400%*. Crónica uno. Recuperado de: <https://cronica.uno/en-seis-meses-de-pandemia-el-pasaje-urbano-subio-400/>

Tovar, F. (26 de septiembre de 2020). *Hugo Ocando: El transporte público golpeado y pitoneando*. Costa del sol. Recuperado de:

<https://www.costadelsolfm.org/2020/09/26/hugo-ocando-el-transporte-publico-golpeado-y-pitoneando>

*Transportistas proponen aumentar la tarifa urbana a 60 centavos de dólar.* (26 de noviembre de 2019). Descifrado. Recuperado de: <https://www.descifrado.com/2019/11/26/transportistas-proponen-aumentar-la-tarifa-urbana-a-60-centavos-de-dolar-equivalente-a-bs-21-mil/>

### **Informes en línea**

Corrupción conspira bajo tierra (s.f) Recuperado el 12 de marzo de 2020, del sitio web de Transparencia Venezuela: <https://transparencia.org.ve/project/corrupcion-conspira-tierra/>

González, S. (16 de noviembre de 2016). Obras inconclusas y en ejecución del Ministerio del Transporte y obras públicas. Recuperado el 12 de marzo de 2020, del sitio web de Transparencia Venezuela: <https://transparencia.org.ve/wp-content/uploads/2016/11/Presentacion-Obras-Inconclusas.pdf>

Informe de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre la situación de los derechos humanos en la República Bolivariana de Venezuela. (4 de julio de 2019). Recuperado el 12 de marzo de 2020, de: [https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/HRC/RegularSessions/Session41/Documents/A\\_HRC\\_41\\_18\\_SP.docx](https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/HRC/RegularSessions/Session41/Documents/A_HRC_41_18_SP.docx)

Observatorio Venezolano de Conflictividad Social. Conflictividad social en Venezuela durante el primer semestre de 2020. Recuperado el 12 de marzo de 2020, de: <https://www.observatoriodeconflictos.org.ve/tendencias-de-la-conflictividad/3417>

Observatorio Venezolano de Conflictividad Social. Conflictividad social en Venezuela en octubre de 2019. Recuperado el 12 de marzo de 2020, de:

<https://www.observatoriodeconflictos.org.ve/tendencias-de-la-conflictividad/conflictividad-social-en-venezuela-en-octubre-de-2019>

Observatorio Venezolano de Conflictividad Social. Situación de la conflictividad en el sector transporte en Venezuela. Recuperado el 12 de marzo de 2020, de: <https://www.observatoriodeconflictos.org.ve/oc/wp-content/uploads/2019/05/Situaci%C3%B3n-de-la-conflictividad-en-el-sector-transporte-en-Venezuela-2018.pdf>

Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (13 de diciembre de 1991). El derecho a una vivienda adecuada. Recuperado el 12 de marzo de 2020, de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2005/3594.pdf>

Programa Venezolano de Educación-Acción en Derechos Humanos. (2019). Situación de los derechos humanos en Venezuela. Derecho a la Educación. Enero - Diciembre de 2019. Recuperado el 12 de marzo de 2020, del sitio web de PROVEA: <https://www.derechos.org.ve/web/wp-content/uploads/2020/07/06Educaci%C3%B3n.pdf>

Programa Venezolano de Educación-Acción en Derechos Humanos. (2016). Transporte público, accesible y de calidad, para todas y todos. Recuperado el 12 de marzo de 2020, del sitio web de PROVEA: <https://www.derechos.org.ve/web/wp-content/uploads/transportepublico-copia.pdf>

### **Material audiovisual:**

Canal 800 noticias. (8 de abril de 2015). *Inauguración del Metro de Caracas en la década de los 80.* [Archivo de video]. YouTube. [https://www.youtube.com/watch?v=UyblQkSFcY&ab\\_channel=800noticias](https://www.youtube.com/watch?v=UyblQkSFcY&ab_channel=800noticias)

Canal Agostinho Fernandez Fernandes. (24 de marzo de 2019). *Comercial Metro de Caracas (1993)*. [Archivo de video]. YouTube. [https://www.youtube.com/watch?v=4i3l9Cy8EAI&ab\\_channel=CaracasMetro](https://www.youtube.com/watch?v=4i3l9Cy8EAI&ab_channel=CaracasMetro)

Canal Alexi I Parra Cardozo. (18 de agosto de 2015). *Comercial Metro de Caracas (1987)*. [Archivo de video]. YouTube. [https://www.youtube.com/watch?v=ZwPJLTpa47k&ab\\_channel=Alexil.ParraCardozo](https://www.youtube.com/watch?v=ZwPJLTpa47k&ab_channel=Alexil.ParraCardozo)

Canal Luis Martino. (1 de noviembre de 2018). *Inauguración del Metro de Caracas Tramo Propatria La Hoyada 2 de Enero 1983*. [Archivo de video]. YouTube. [https://www.youtube.com/watch?v=ymCNgc9rEi4&ab\\_channel=LuisMartino](https://www.youtube.com/watch?v=ymCNgc9rEi4&ab_channel=LuisMartino)

Canal VPltv. (1 de mayo de 2019). *¿Qué pasó con? - El Metro de Caracas- VPltv*. [Archivo de video]. YouTube. [https://www.youtube.com/watch?v=CuCqutdJ-NI&ab\\_channel=VPltv](https://www.youtube.com/watch?v=CuCqutdJ-NI&ab_channel=VPltv)

## Anexos

Anexo A. Tabla 1. Retraso en la culminación de las obras.

Se destaca la línea 5 del Metro de Caracas.



### OBRAS INCONCLUSAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS



#### RESUMEN DE LO OBSERVADO EN LAS OBRAS. RETRASO EN CULMINACIÓN DE LA OBRAS

OBRA	FECHA INICIAL	FECHA CULMINACIÓN 2011	FECHA CULMINACIÓN 2015	RETRASO
SFNCO Simón Bolívar	19/06/2004	30/12/2011	31/12/2019	96
SFC Ezequiel Zamora	16/07/2002	28/12/2012	31/12/2019	84
SFCO Tramo Tinaco-Anaco	01/06/2009	31/07/2013	27/12/2019	65
Línea 5 Metro de Caracas	16/03/2007	18/12/2015	31/12/2020	60
Línea 2 Metro de Valencia	20/07/2007	31/12/2012	31/12/2017	60
Línea 2 Metro de Los Teques	20/03/2007	31/12/2015	31/07/2019	43
Rehabilitación Línea 1 Metro de Caracas	08/12/2008	28/12/2012	30/06/2016	42
Tercer Puente sobre el Río Orinoco	21/07/2006	20/06/2015	31/12/2017	30
Metro Cable Mariche	28/09/2009	31/12/2014	30/06/2016	18
Metro Guarenas-Guatire	20/03/2007	15/12/2018	15/11/2019	9
Línea 2 Metro de Maracaibo	25/11/2013	08/07/2018	08/07/2018	0
Segundo puente sobre el Lago de Maracaibo	10/02/2008	23/03/2020	31/12/2018	-15

Fuente: González, S. (16 de noviembre de 2016). Obras inconclusas y en ejecución del Ministerio del Transporte y obras públicas. Recuperado el 12 de marzo de 2020, del sitio web de Transparencia Venezuela: <https://transparencia.org.ve/wp-content/uploads/2016/11/Presentacion-Obras-Inconclusas.pdf>



Anexo B. Imagen 1.



Fuente: Caracas Cuéntame [@CaracasCuentame]. (3 de enero de 2021). Caracas, 1983. Los caraqueños estrenan kilómetros de comodidad en un Metro. [Tweet].

Twitter.

<https://twitter.com/CaracasCuentame/status/1345732841888485378>