

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN  
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL**



**LAS DIMENSIONES DEL ESTRÉS EN LA CIUDAD DE CARACAS  
TRABAJO ESPECIAL DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO  
PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO EN COMUNICACIÓN  
SOCIAL**

Autores: Alzuru Aysha  
Castellanos Víctor Pablo  
Tutora: Valderrama Patricia

Caracas, diciembre de 2007

## **DEDICATORIA**

*A mi madre Alexis Vegas Lugo por ser todo en mi vida, a mis abuelas que siempre rezaron y creyeron en mí, a mi hijos que les di un poco menos del tiempo que deseaban... aquí esta el premio... es de ustedes...*

*Aysha*

## AGRADECIMIENTOS

*Primero a Dios por acompañarme siempre... a Atilio por ayudarme a ver una luz en la oscuridad, a Haydeé Chavero por enseñarme que existe un universo de sabiduría maravillosa que podemos explorar sea como sea... y a mi adorable tutora por no haberme abandonado nunca, a pesar de los obstáculos...*

*A ustedes mil gracias por haberse cruzado en mi camino...*

**Aysha**

*Agradezco, como de costumbre a Dios, por darme vida y protegerme aun de mí mismo.*

*A mi mamá Aracelis por traerme de la mano a lo largo de mi vida.*

*A Pablo, mi viejo, por todas sus contribuciones a formar esto que ahora soy.*

*A Julio por ser mi amigo.*

*A Raquel por darme apoyo.*

*A Liza por ser, a pesar de todos mis defectos, mi amorosa hermana, a Horacio por quererme.*

*A Aysha por soportarme y amarme.*

*A Keiwer por estar en todas, a Geraldine por ser siempre fiel.*

*A Wendy por hacerme sentir valioso, a Mabel por hacerme sentir bonito.*

*A Flabio por recordarme siempre por qué estudié esto.*

*A Pedro y a Marlon por tener siempre un consejo.*

*A Laura por motivarme.*

*A Eloy por obligarme a escribir, a Acianela por ser faro.*

*A Rafaela por regañarme y a Roberto por no hacerlo.*

*A Adlemi por darme su confianza, a Rhina por adoptarme como padre.*

*A Jéssica por estar a mi lado y darme su amor.*

*Y si alguien se me olvida, bueno... no sería la primera vez que pasa por dejarlo todo para última hora...*

*Los amo y sin ustedes no estaría en mi lugar...*

**Víctor Castellanos**

## ÍNDICE

Resumen .....	v
1. Descripción de Objetivos .....	vii
2. Introducción.....	1
3. Marco Contextual .....	3
3.1. Cómo se hace un reportaje.....	4
3.2. Cómo se hace un reportaje Interpretativo.....	10
3.3. Cómo se hace un documental cinematográfico .....	11
4. Reportaje .....	21
5. Corto documental .....	68
5.1 Sinopsis .....	69
5.2 Guión literario .....	70
5.3 Guión técnico .....	73
6. Conclusiones .....	79
6.1 Reflexión .....	81
Referencias bibliográficas .....	83
Anexos .....	87

# UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA

## Licenciatura en Comunicación Social

### LAS DIMENSIONES DEL ESTRÉS EN LA CIUDAD DE CARACAS

Autores: Alzuru Aysha

Castellanos Víctor Pablo

Tutora: Valderrama Patricia

Diciembre 2007.

#### RESUMEN

La ciudad de Caracas en los últimos años se ha convertido en un caos urbanístico de gran magnitud donde el estrés ha adquirido dimensiones incalculables causando graves enfermedades en sus habitantes. Permanentemente los caraqueños están sometidos a una presión generada por el tráfico, la inseguridad, la violencia, el mal servicio de transporte público, la sobrepoblación y la contaminación, entre otros factores. Según reportan continuamente los diarios, circular por las principales autopistas y avenidas es un laberinto sin salida, porque cada esquina se multiplica en complejidad por responsabilidad del comercio informal, el irrespeto a las normas de tránsito por parte de los conductores y peatones; todos estos actores interactuando a la vez crean un ambiente de conflicto que desencadena el gran desastre. Mostramos a través de un corto documental las causas que pueden generar estrés en el ser humano y las consecuencias de esta enfermedad, asimismo, ofrecemos una alternativa que pudiese aliviar la carga que llevan a cuesta diariamente los ciudadanos por esta situación caótica en que viven. Este documento pretende lograr el impacto visual capaz de inducir el cambio que los caraqueños necesitan para mejorar su calidad de vida.

**Descriptores:** Estrés, tráfico, inseguridad, conflicto, caos, supervivencia, cine, documental, muerte, impacto, reportaje.

**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA**

**Degree in Social Communication**

**THE DIMENSIONS OF STRESS IN THE CITY OF CARACAS**

Authors: Alzuru Aysha

Castellanos Víctor Pablo

Tutor: Valderrama Patricia

Date: Diciembre 2007.

**SUMMARY**

The city of Caracas in the last years has become an urban chaos of great magnitude where stress has acquired incalculable dimensions, causing serious diseases in its inhabitants. Permanently the natives of Caracas are put under a pressure generated by the traffic, the insecurity, the violence, the deficient public transport service, the overpopulation and the contamination among other factors. According to the continuously reports from Caracas newspapers, to circulate around the main freeways and avenues are a labyrinth without exit; each corner is multiplied in complexity because of the informal commerce, the disrespect to norms of transit as much on the part of the conductors as of the pedestrians, all interacting simultaneously create a conflict atmosphere that triggers the great disaster. We will show through short documentary causes that can generate stress in the human being and the consequences of this disease, also we offer an alternative that could alleviate the load that daily takes to hill the citizens by this chaotic situation in which they live. This document tries to obtain the visual impact able to induce the change that the natives of Caracas need to improve their quality of life.

Description: Stress, traffic, insecurity, conflict, chaos, survival, cinema, documentary, death, impact, news article.

## **1. DESCRIPCIÓN DE OBJETIVOS**

### **Objetivo General**

Mostrar a través de un corto documental de (5) cinco minutos, que a pesar de que la ciudad de Caracas en la actualidad atraviesa una crisis urbanística que desencadena el caos y afecta negativamente a sus habitantes, podemos lograr un verdadero cambio si trabajamos en ello desde la conciencia social de cada individuo.

### **Específicos**

- 1) Desarrollar a través de una investigación documental la base argumentativa referente a las afecciones negativas que sufren los caraqueños, producidas por el caos urbanístico de la ciudad de Caracas y sus posibles soluciones.
- 2) Producir y editar un corto documental de cinco (5) minutos con la finalidad de provocar un impacto visual que genere una reflexión en el espectador acerca de su forma de vida y cómo esta problemática afecta su salud.
- 3) Mostrar a través del documental cinematográfico que los factores psico-sociales que hacen de Caracas una ciudad en caos permanente se deben en gran medida al tráfico, la inseguridad y la rutina del ciudadano pero en especial a la actitud del mismo ante su entorno.
- 4) Lograr que el espectador evalúe, reflexione y no olvide el argumento del documental.
- 5) Aportar al espectador herramientas para concebir el cambio en su interior que permita generar la evolución satisfactoria de su vida y de aquellas personas que estén en su entorno.

## 2. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se basa en la elaboración de un reportaje acerca del estrés que padecen los habitantes de la ciudad de Caracas, ocasionado por una serie de situaciones caóticas que tienen que atravesar diariamente para poder subsistir. A pesar de que aún no se ha realizado ningún estudio estadístico sobre el porcentaje de población afectada, podemos aseverar, después de nuestras investigaciones, que es factible que todos los que vivimos en Caracas estemos expuestos a sufrir en cualquier momento de estrés y posteriormente de alguna enfermedad derivada de ese estado particular en que se encuentra un organismo estresado. Con esta investigación no sólo pretendemos comprobar que las situaciones que vive el caraqueño diariamente están enfermándolo, sino también pretendemos aportar una herramienta para que cada individuo pueda concebir un cambio en su interior que le permita generar la evolución satisfactoria de su vida y de aquellas personas que estén en su entorno.

En vista de la problemática que representa esta realidad para la población venezolana, la caraqueña en particular, es necesario, desde nuestro punto de vista, hacer que los medios de comunicación participen en el proceso de discusión, tanto de los problemas que aquejan a la ciudad, como de sus soluciones. Para esto consideramos que un documental cinematográfico es de gran utilidad como aporte importante a la resolución de esta problemática.

El cine reúne ciertas características técnicas adecuadas para difundir mensajes que apelan al subconsciente de cualquier espectador, como por ejemplo el tamaño de la pantalla, el sonido, el espacio físico de una sala que permanece oscura, la disposición que tiene el público a sentarse durante un determinado tiempo a ver imágenes acerca de algún tema; estas condiciones permiten al realizador decir y promulgar ideas que lleguen al subconsciente del individuo con mayor fuerza, inclusive, nos atreveríamos a decir que si el documental posee una estructura

gramatical bien concebida puede tener más éxito al transmitir el mensaje que el cine de ficción, puesto que el espectador ya va preparado conscientemente a ver una realidad; desde el mismo momento sabe que lo que verá es posible y verdadero. Con esta premisa creemos factible que la meta del documentalista está en un 50 % ganada, la otra parte sólo depende de su talento y trabajo.

El paradigma del término objetividad se ha quedado en el pasado abriendo paso a esta nueva concepción de la subjetividad del ser humano, la misma que siempre hemos utilizado pero ahora es reconocida, lo importante es que sea cual sea el medio que escojamos para transmitir el mensaje desde nuestra propia concepción y formación, cumplamos con nuestros principios profesionales.

En este sentido, además de pretender alertar a la ciudadanía de lo grave de la situación en que se encuentran por los niveles de estrés en que viven, deseamos aportar una herramienta sencilla pero que consideramos poderosa, por los resultados que ha obtenido en algunos tratamientos para personas que sufren de estrés. Esta es la técnica de respiración abdominal que puede ayudar en gran medida a aliviar la carga que llevan a costas los caraqueños. Según nos explicó la Lic. Teresa Pereira, especialista en Psicología, esta es una técnica sumamente sencilla que en muchísimos casos puede lograr en un período muy corto relajar a un organismo en tensión.

La realización del corto documental de 5 minutos que verán posteriormente, tiene como principal expectativa lograr un impacto visual de tal magnitud, que permita al espectador reflexionar acerca de cómo está llevando su vida y qué puede realmente hacer para mejorarla de una forma rápida y sencilla.

### 3. MARCO CONTEXTUAL

En la Revista Latina de Comunicación Social, La Laguna (Tenerife), abril de 1998, número 4,<sup>1</sup> la Lic. Sonia Fernández Parratt de la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad de Santiago de Compostela, señala que un reportaje se caracteriza, con respecto a otros géneros periodísticos, por su diversidad funcional, temática, compositiva y estilística. Esta autora también plantea que desde el punto de vista compositivo y estilístico, el reportaje es un género muy versátil, ya que puede incorporar y combinar múltiples procedimientos y recursos de escritura, absorber en parte o del todo otros géneros periodísticos informativos, como noticias, informaciones, crónicas, entrevistas y opinión, entre otros. Pero además puede asimilar parcial o totalmente géneros literarios y artísticos, como la novela, el ensayo, el short story, el cine o el teatro.

Según Fernández, el único límite lo imponen las exigencias de claridad, exactitud y eficacia inherentes a todo periodismo informativo de calidad. Añade que hasta la fecha se han hecho muchas definiciones del género reportaje, sin embargo la que ella considera más aproximada a una definición correcta, la posee Xosé López y Miguel Túñez cuando señalan que el reportaje es un género informativo en el que se refieren hechos que no tienen por qué ser estrictamente actuales, con un estilo informativo que permite más libertad que la noticia, y sin continuidad en el temario de los medios.

Fernández dice que establecer una tipología correcta es una cuestión difícil debido a las múltiples posibilidades de clasificación que existen. Sin embargo señala a modo de síntesis, que existe una tendencia bastante generalizada a hacer una distinción entre el reportaje objetivo como género informativo, y el interpretativo,

---

<sup>1</sup> <http://www.ull.es/publicaciones/latina/z8/r4absonia.htm>

donde si bien el periodista no opina directamente, sí puede incorporar elementos analíticos.

### **3.1. Cómo se hace un reportaje**

Así como se mencionó anteriormente, también existen innumerables técnicas para la realización de un reportaje. Nosotros seleccionamos a la autora Helga Serrano, quien nos permitió, a través de su libro *Técnicas de enseñanza del periodismo*, construir para nuestra investigación una especie de esquema al que ella llama "Guía del reportero". La elaboración de esta estructura consistió, en primer lugar, en aplicarle una serie de interrogantes a nuestro tema, las cuales especificamos a continuación:

**Trasfondo:** Contesta las siguientes interrogantes

- Orígenes del tema, desarrollo, semejanzas, diferencias entre su pasado y presente.

-Nacimiento de la ciudad de Caracas, geografía, condiciones sociales, población, actividad económica, carencias, cómo la ciudad de Caracas se ha convertido en un caos urbanístico, desde cuándo esta anomalía está ocurriendo en la ciudad, de qué manera está afectando al ciudadano, y cómo todos los factores conjugados determinan una afección negativa para la salud del caraqueño.

- ¿Contiene detalles, anécdotas interesantes?

-Cuatro ciudadanos caraqueños relatan su experiencia al trasladarse desde cuatro puntos cardinales diferentes cada mañana, para realizar sus labores cotidianas.

**Dimensión:** Contesta interrogantes sobre la dimensión y profundidad del tema

- Factores cuantitativos: ¿Puede medirse la magnitud del tema o evento mediante el uso de cifras? Si es así, ¿qué cifras usa? ¿Puede definirse con comentarios u observaciones?

-Este tema sí se puede medir cuantitativamente con estudios estadísticos. Los mismos podrían realizarse a través de diversos instrumentos de medición, como las encuestas y entrevistas, entre otros. Tener cifras aproximadas de la cantidad de caraqueños estresados negativamente, sería de gran aporte para constatar porcentualmente este trabajo de investigación. Sin embargo, este reportaje lo basamos en un estudio ya realizado por la Alcaldía Metropolitana de Caracas, sobre cómo se mueven los caraqueños en la ciudad, por lo tanto no realizamos encuestas, pero si las sugerimos para estudiantes que les interese el tema para próximos trabajos de grado.

- Factores de localización: ¿Es un tema local, nacional, internacional? ¿Una combinación? ¿Dónde se ubican los puntos neurálgicos (calientes)?

-A simple vista pudiésemos catalogarlo como un tema local, porque se desarrolla la situación o conflicto concretamente en una población ubicada en la capital de Venezuela (Distrito Capital), pero por ser Caracas la ciudad que concentra la mayoría de poderes públicos, es factible que la problemática se disgregue también al interior del país, por aquellas personas que se movilizan constantemente, las cuales también atraviesan diversas situaciones de estrés en este recorrido.

- Factores de diversidad o intensidad: Formas diferentes en que suele presentarse el tema. Puntos en los cuales se involucran personas, lugares e instituciones. ¿Está en aumento? ¿Disminuye? ¿Se encuentra estancado?

-Lo álgido de este tema es que gran parte de la población caraqueña no sólo vive estresada sino que además, las afecciones que sufren por causa del este estrés negativo son cada vez más graves.

- Factores de perspectiva: Su relación con otros temas, eventos, ¿los agranda, los minimizan?

-Este tema está relacionado con todos los factores de socialización con que el individuo interactúa diariamente en su cotidianidad, nuestros protagonistas viven en una constante tensión generada por el tráfico, la inseguridad, la pobreza, la contaminación ambiental y sonora, las diferencias políticas y la inflación entre otros, por lo cual cada evento que se desarrolla en su día a día agranda las posibilidades de estrés y minimiza la búsqueda de soluciones viables.

#### **Razones (por qué):**

- Razones económicas:

- Es probable que económicamente el estado venezolano no esté en capacidad de aportar soluciones tangibles a la problemática existente en la ciudad de Caracas, sin embargo el punto que tratamos en esta investigación, trata de suministrar una herramienta simple y accesible para la población, por lo tanto el factor económico sólo forma parte descriptiva y no ingerente.

- Razones sociales: El tema o evento, ¿se afecta por cambios morales, culturales, de costumbre, de familia?

-El individuo es un ser social, comienza a formarse en sus primeros contactos con otros seres cuando nace, ese período de aprendizaje se da en el hogar, posteriormente pasa a una segunda etapa donde interactúa con la escuela y el medio exterior, y así poco a poco va formando parte del mundo que lo rodea. Por lo tanto cualquier cambio cultural, de costumbres, moral y familiar puede afectar directamente al individuo porque él forma parte de la sociedad. Por ende el tema

de nuestra investigación si puede ser afectado por este tipo de cambios porque tiene como protagonista a un ser social (el caraqueño).

- Razones políticas, legales: El tema o evento ¿se afecta por cambios legales, nuevas reglas, nuevos impuestos?

-Este tema es de ingerencia política, porque según los cambios que puedan darse en la sociedad producidos por decisiones políticas de estado, puede afectar tanto negativa como positivamente al ciudadano. Las políticas gubernamentales, por ejemplo, podrían aportar grandes beneficios en pro de solventar las problemáticas sociales que aquejan a la ciudad. Esto conjugaría mejoras a la población lo cuál conduciría a una calidad de vida mejor y más sana para el ciudadano.

- Razones psicológicas: ¿El tema o evento está matizado por asuntos personales, de ego, de venganzas, de intenciones escondidas? ¿Hay algún personaje dominante?

-Como miembros de esta sociedad y además parte de la población afectada de Caracas, tenemos sentimientos que se involucran con el tema, sin embargo esta cercanía sólo la hemos utilizado como incentivo en la búsqueda profesional de alguna solución. Vivenciar la angustia que sienten los caraqueños cuando atraviesan infinidad de situaciones para poder subsistir, conocer las afecciones sufridas por nuestros amigos, familiares, conocidos y desconocidos, nos obliga a buscar herramientas tangibles que puedan dar resultados inmediatos.

### **Impacto.**

- ¿Quién se beneficia y cómo (magnitud)?

-Nadie se beneficia.

- ¿Quién se perjudica y cómo (magnitud)?

-Todos los caraqueños y demás personas que se trasladan al Distrito Capital.

- ¿Cuál es la respuesta emocional de ambos?

-Enfermedad y muerte.

### **Las reacciones:**

- ¿Qué dicen los defensores, detractores?

-Discuten acerca de las medidas a tomar para solventar la situación.

- ¿Qué hacen los defensores, los detractores?

-Algunos lo padecen pero no lo saben, otros, lo saben pero no le prestan atención, y muchos se quejan sin aportar soluciones, el problema se convierte en un círculo vicioso sin salida.

- ¿Cuál es la magnitud de lo que hacen o no hacen?

-El mayor problema es que las personas se están muriendo y no se dan cuenta que es porque el estrés está generándoles estas enfermedades, que comienzan sigilosamente como es el caso del cáncer, para mencionar sólo una de ellas.

### **El futuro:** Lo que podría suceder si continúa el tema o evento.

- ¿Qué dicen los estudios y las proyecciones oficiales?

-No existen tales estudios, aunque el tema se maneja, pareciera que no hay respuesta oficial ante la gravedad del asunto.

- ¿Qué dicen los observadores? ¿Qué dicen los protagonistas?

-Que estamos en un caos. A pesar de que existen ciudades más pobladas están mejor organizadas, lo cual determina que sus ciudadanos tengan una mejor calidad de vida, al contrario de nosotros los venezolanos.

- ¿Cómo ven su futuro? ¿Por qué?

-No saben que hacer para mejorar su calidad de vida, su futuro es incierto, actúan por instinto de supervivencia.

Una vez analizadas las interrogantes propuestas por Serrano, creamos la hipótesis periodística, la cual ha sido nuestro norte para el desarrollo del reportaje que se presenta posteriormente en este trabajo. Para poder demostrar esta hipótesis utilizamos las herramientas adquiridas durante el transcurso de nuestra carrera: observación, entrevistas, análisis de datos estadísticos, análisis de fuentes hemerográficas y documentales e interpretación de la información.

En el caso específico de nuestro tema, *Las dimensiones del estrés en la ciudad de Caracas*, en vista de que hasta la fecha son pocas las cifras que se pueden manejar a partir de fuentes oficiales, decidimos enfocarnos en los estudios más recientes que algunos organismos han hecho sobre el tema. Es el caso, por ejemplo, del estudio de movilidad realizado por la Alcaldía Metropolitana, así como también de publicaciones periódicas de los diarios de circulación nacional.

De la misma manera indagamos acerca del estrés, sus repercusiones en el organismo y posibles técnicas para la disminución del mismo; también entrevistamos a varias personas con la finalidad de poder construir un relato verídico de cuatro situaciones específicas. Estas cuatro personas nos narraron sus experiencias al transitar las calles de la ciudad y la incidencia que tiene esta rutina en su calidad de vida. Asimismo, utilizamos el estudio realizado por el Convenio Andrés Bello de Integración Educativa, Científica, Tecnológica y Cultural en su proyecto "Ciudades imaginadas". Su relación con temas como ecología, salud pública, arquitectura y urbanismo, movilidad, etc.

### 3.2. Cómo se hace un reportaje Interpretativo

Luego de tener lista la estructura del reportaje, observamos que existen grandes posibilidades de que los ciudadanos que se transportan diariamente en Caracas estén estresados, porque atraviesan un conjunto de situaciones que les impide llegar a tiempo a sus destinos. Estas constantes barreras hacen que desde muy temprano en la mañana, padezcan de estrés, y posteriormente sea posible sufrir de alguna enfermedad fatal. En vista de que estas condiciones están afectando gravemente a los caraqueños, decidimos escribir un reportaje interpretativo que lleve al lector y posteriormente al espectador del documental, a realizar su propia reflexión al respecto. Para elaborar este reportaje seguimos las teorías de dos grandes publicaciones periodísticas, la primera titulada *El estilo del periodista* cuyo autor es Álex Grijelmo y *El reportaje, el ensayo. De un género a otro*, escrito por el Dr. Earle Herrera.

El primero, para introducirnos en el contexto interpretativo, señala que el periodismo actual ofrece también la posibilidad de usar géneros donde se mezclan la información y la interpretación. Y nombra entre ellos al reportaje interpretativo. Asimismo escribe Grijelmo: “Igual que la noticia tiene su género interpretativo en la crónica, el reportaje también puede experimentar esa transformación. No es lo más usual, puesto que el motivo de un reportaje suele radicar en algún acontecimiento cercano y único, mientras que la crónica-cuyo nombre está relacionado con cronos, “tiempo” en griego- suele buscar antecedentes y consecuencias, yendo de adelante hacia atrás y viceversa, aunque se refiera a un hecho ocurrido en el día.” Sin embargo, el reportaje interpretativo según explica este autor, puede valerse de diversas técnicas como por ejemplo algunas usadas en la crónica. “...hará falta un hilo conductor y mucho cuidado a la hora de calificar los hechos y las personas.”

Conforme a esto, el segundo autor consultado, el Dr. Earle Herrera, explica en su libro que para interpretar un problema, el periodista debe primero comprenderlo y

para ello es necesario que profundice en el mismo. “Para hacer comprender en forma integral al lector, debe exponer sus causas y consecuencias y las circunstancias que lo rodean, de manera que el lector disponga de todos los elementos que le permiten captar lo que pasa en todos sus detalles. Esto es doblemente importante: por un lado, el periodista no sólo va a ver y contar, sino que debe poner en juego sus conocimientos del problema, su capacidad de análisis y discernimiento, su raciocinio. Por el otro el lector no recibirá una versión de la realidad por cuentagotas, fragmentaria, ni con el fin de impactarlo sensorialmente. Tendrá todos los elementos para formarse un juicio. Aquí, ni el periodista es un recolector y transmisor de datos ni el lector un receptor pasivo de los mismos. La versión que obtenga de los hechos, por ser compleja y profunda, atenta al todo y a las partes y a la interrelación entre éstas; será expresión, hasta donde ello es humanamente posible, de la realidad.” Finalmente, esta teoría narrada por Herrera fue la que trabajamos en la construcción definitiva de nuestro reportaje.

### **3.3 Cómo se hace un documental cinematográfico**

Pere Lluís Cano, aconseja en el libro de Lorenzo Vilches *Taller de Escritura para Cine*, cuando habla de *Las fuentes clásicas del guión*, que es necesario reflexionar acerca del importante papel que aún, en esta década, cumple la obra aristotélica en la escritura, la cual posee elementos primitivos de los géneros griegos antiguos, que, con o sin conciencia, siguen siendo usados especialmente por los guionistas. “Meditar sobre esos contenidos tiene, al menos, el valor de la reflexión sobre el origen de las ideas y de las técnicas y proporciona criterios para juzgar sobre la originalidad de los tratadistas actuales.” Esta obra, según expresa Cano, ofrece un epítome con los ojos del lector audiovisual. Señala también que los autores clásicos han buscado la combinación de códigos- voz, imagen, música, ruidos, carteles- precisamente, la poética aristotélica, la cual permite diseñar la narración audiovisual útil para la comedia.

Cano explica que los géneros cinematográficos son herederos de una especie de contagio entre la tragedia griega y la epopeya, como origen de la gran estructura novelesca. “Así *West Side Story* mantiene íntegra la estructura de tragedia de tema épico urbano, mientras que en *Apocalypse Now* subyacen personajes y escenas de tragedia bajo una narrativa épica antigua – La Envidia, por ejemplo, cuyo influir es narrativo, pero está salpicado de secuencias trágicas y todo se mueve condicionado por el fin último. El cine, al adaptar novelas - cuya técnica narrativa, decíamos, se basa en la épica grecolatina – y dramatizarlas, en el sentido de dejar vivir sus personajes, recobra el espíritu aristotélico. El ritmo a que se refiere Aristóteles afecta al texto poético, el movimiento y a la música. Obsérvese que el ritmo de una película es un conjunto de ritmos: el ritmo de la narración, el del movimiento de los personajes, el del montaje, el de los diálogos, etc.”

Además Cano plantea que cuando la poetiza busca lograr semejanzas con imágenes, voces, música o ruidos, también es factible la manipulación. “La tragedia refleja lo peor de los hombres y la comedia los mejora.” De hecho explica que el origen de la narrativa se basa en la manipulación, sea del punto de vista selectivo, donde sólo interesan aspectos de la realidad; o desde el punto de vista creativo donde se prefiere dotar al personaje o a la acción de elementos no existentes, pero útiles para la historia. La realidad puede observarse desde el famoso punto de vista del vaso medio lleno o medio vacío. “La primera visión conduce a la comedia, la segunda a la tragedia y es un acto de libre albedrío de la creación artística.”

Según Cano, el cine como narrativa usa técnicas épicas, pero es un drama porque permite a los personajes vivir su propia vida en presencia de los espectadores. “La palabra en el texto aristotélico es la principal de las herramientas para conseguir la narración y la representación. El cine trabaja con un sistema de códigos mucho más desarrollado (imagen, palabra, voz, sonidos no articulados, música, texto escrito), pero medio, objeto y técnica siguen siendo la base de la expresión audiovisual.”

La base de la narrativa cinematográfica se logra cuando se tiene un equilibrio entre mimesis y diéresis. Cano advierte que la tragedia es la mimesis de una acción noble, extensa, expresada con armonía mediante representación, cuyos personajes alcanzan la purificación de sus pasiones. Por lo tanto, la tragedia consta de organización del espectáculo y la composición formal de la melódica del texto. “La parte de la tragedia son seis: fábula o intriga (composición de los hechos, trama, acción), caracteres, elocución o dicción, pensamiento, espectáculo y melodía.”

Este autor nos brinda una síntesis de lo que es la estructura gramatical de una obra cinematográfica, sea de ficción o documental. Cano aclara que para que una estructura gramatical esté completa debe tener principio, medio y fin. “La extensión debe ser bien calculada. La belleza radica en la extensión y el orden. El límite de la extensión es que la obra sea perceptible en su conjunto. Es magnitud ideal aquella en que, siendo la acción verosímil, se va de la desdicha a la felicidad o de la felicidad a la desdicha.”

De esta teoría, señala Cano, se propone la regla de oro del cine de Hollywood, la división en tres partes, “los llamados tres actos del cine, que, evidentemente se basa en el concepto aristotélico de las partes, que en los tres actos teatrales de la comedia moderna.”

Esclareciendo la estructura gramatical que debe tener una obra cinematográfica, pasamos al punto de dilucidar los términos de cine de ficción y cine documental, el primero, según expone la web wikipedia, es un género que utiliza representaciones especulativas basadas en la ciencia de fenómenos imaginarios como extraterrestres, planetas alienígenas y viajes en el tiempo, a menudo junto con elementos tecnológicos como naves espaciales futuristas, robots y otras tecnologías.

A diferencia del cine ficción, el documental se ha tratado desde sus inicios, como un género estrechamente ligado a la política, sin embargo, Bill Nichols, profesor de la San Francisco State University, autor de un gran número de

publicaciones sobre cine y cultura contemporánea, que ha ayudado a delimitar estrictamente el campo de los estudios cinematográficos, expone en su libro *La representación de la realidad*, 1997, que el documental es como una prueba del mundo, legitima su utilización como fuente de conocimiento. “Las pruebas visibles que ofrece apuntalan su valía para la defensa social y la transmisión de noticias. Los documentales nos muestran situaciones y sucesos que son una parte reconocible de una esfera de experiencia compartida: el mundo histórico tal y como lo conocemos, tal y como nos lo encontramos o como creemos que los otros se lo encuentran. Los documentales estimulan o provocan respuestas, conforman actitudes y suposiciones. Cuando el cine documental se encuentra en plena forma, una sensación de urgencia hace que nuestros intentos de contemplar la forma o analizar la retórica queden a un lado. Este tipo de películas y sus derivados (noticias y anuncios televisivos, mensajes de campañas electorales, propaganda y pornografía) tienen un impacto poderoso y omnipotente.”

Nichols señala que el documental es sencillamente una ficción disfrazada, una forma de narrativa, como las historias escritas, que reivindica su autoridad de un modo especial minimizando sus aspectos ficticios. El primer párrafo del prefacio de su publicación dice que el placer y lo atractivo del filme documental residen en su capacidad para hacer que cuestiones atemporales parezcan, literalmente, temas candentes. “Vemos imágenes del mundo y lo que éstas exponen ante nosotros son cuestiones sociales y valores culturales, problemas actuales y sus posibles soluciones, situaciones y modos específicos de representarlas. El nexo entre el documental y el mundo histórico es el rasgo más característico de esta tradición. Utilizando las capacidades de la grabación de sonido y la filmación para reproducir el aspecto físico de las cosas, el film documental contribuye a la formación de la memoria colectiva. Propone perspectivas sobre cuestiones, procesos y acontecimientos históricos e interpretaciones de los mismos”.

Asimismo Nicholls explica que el documental responde a cuestiones sociales de las que estamos enterados concientemente desenvolviéndose en la morada del yo y el superyó atentos a la realidad y la “ficción alberga ecos de sueños y ensoñaciones, compartiendo estructuras de fantasía con ellos, mientras que el documental imita los cánones del argumento expositivo, la elaboración de un argumento y la apelación a la respuesta pública más que a la privada.”

Dice Nicholls que un documentalista confía en aplicar un modo diferente de literalidad (o realismo) al documental. “No nos atraen tanto los personajes documentales y su destino como actores sociales y el destino en sí (o praxis social). No nos preparamos para comprender una historia sino para entender un argumento. Lo hacemos en relación con los sonidos e imágenes que tiene un nexo característico con el mundo que todos compartimos.”

El documental, al igual que como señala Anthony Weston, en su libro *Las claves de la argumentación*, significa ofrecer un conjunto de razones o de pruebas en apoyo de una conclusión. Esta misma concepción encierra la esencia del documental. En este sentido, Weston explica que una vez que hemos llegado a una conclusión bien sustentada de razones, la explicamos la defendemos mediante argumentos. “Un buen argumento no es una mera reiteración de las conclusiones. En su lugar, ofrece razones y pruebas, de tal manera que otras personas puedan formarse sus propias opiniones por sí mismas”. Esta es la principal intención de nuestro corto.

### **Concepción de idea, sinopsis, tratamiento, guión**

Para la realización de un documental cinematográfico es imprescindible, según nuestra opinión, citar al guionista Simón Feldman, quien señala en su libro *Guión argumental. Guión documental*, lo siguiente: “Como en toda labor creativa, no hay un único camino ni una sola manera de transitarlo, de modo tal que cada uno comenzará tanteando las distintas posibilidades hasta ir conociendo la que más

responde a su particular temperamento, a sus gustos y a sus inclinaciones. Lo que no significa descartar las orientaciones que vengan de afuera, sobre todo para los primeros pasos, en que la experiencia ajena puede evitar errores innecesarios.”

Feldman, (1990) expone en su libro que para realizar la narrativa de un documental, lo verdaderamente importante es incentivar determinadas actitudes frente al trabajo, aquellas las divide de la siguiente forma:

- La observación analítica, tanto de la realización como de las obras anteriores, sin considerar “viejas” las más antiguas. Las buenas películas aún las primitivas enseñan siempre a quien sabe ver.
- Graduar las etapas de las ejercitaciones escritas, yendo de lo simple a lo complejo. Un proyecto temprano demasiado ambicioso probablemente termine en un fracaso y una frustración.
- Tener presente siempre que hay, lo quiera uno o no, un ordenamiento narrativo, una estructura interna que se debe saber manejar.
- Conservar la necesaria humildad para reconocer los errores, pero no aceptar cualquier crítica sin la indispensable reflexión.
- Ir forjando la propia experiencia de la vida como la fuente más genuina de una creatividad original cuyas particularidades la harán interesante para los demás.

Tomando como premisa lo anteriormente expuesto, obtuvimos la *idea*, que según el director de cine, Gustavo Rondón<sup>2</sup>, una vez citó en clase una frase de Doc Comparato que decía: “las ideas surgen de las imágenes y las imágenes son representaciones”, por ello nuestro plan comienza con la observación.

---

<sup>2</sup> Expuso Rondón en una clase del Taller de Cine Documental, dictada por la cátedra de Cine de la Escuela de Comunicación Social de la UCV, a cargo de la Prof. Haydeé Chavero, en el período 05-06.

Esta primera parte contempló la realización de fotografías en el área metropolitana de Caracas para construir el “History Board”, y posteriormente la escaleta del corto.

Luego de concebir la escaleta, dividimos la redacción del guión literario en dos párrafos donde contamos la historia del corto, sin incluir aspectos técnicos. En esta etapa se incluyeron imágenes probables que eran imprescindibles en la continuidad del corto. Redactamos una especie de sinopsis que fue la estructura para comenzar a escribir el guión literario.

Se utilizó la metodología que explica Feldman para la elaboración del guión literario y técnico, que plantea lo siguiente:

Si recordamos la definición de que el guión es la descripción escrita de la obra a realizar y que su contenido debe ser lo suficientemente explícito para permitir un adecuado plan de trabajo, podemos establecer algunos objetivos necesarios a cubrir en la redacción del guión de un documental:

- a) puntualizar claramente la finalidad de la película y el público al que va dirigida;
- b) describir detalladamente todas las escenas y elementos previsibles;
- c) describir sólo tentativamente las escenas imprescindibles aunque dejando en claro el rol que pueden jugar en la estructura general;
- d) completar el guión al llegar a la mesa de montaje, cuando todos los elementos ya son conocidos y se han materializado en la imagen y el sonido.

Posteriormente fueron ordenadas las etapas de la narración, también sobre la base de lo explicado por Feldman (1990), “...dividimos la exposición de un guión-entendida como el desarrollo de un conflicto- en cuatro etapas:

1: *Introducción expositiva*: es la etapa que abre la narración enunciando los términos del conflicto que va a desarrollarse a lo largo del guión. Por ejemplo, quién quiere qué, y quién o qué se le oponen. Esta introducción es importante por varias razones, pero sobre todo por dos: a) expone claramente el carácter de los personajes y la historia en una obra argumental, o la índole de los hechos que se van a exponer en un documental; b) introduce al espectador en el clima de la película o la obra televisiva, ya que el comienzo debe sacarlo de su estado de ánimo previo para sumergirlo emocionalmente en una realidad diferente.

2: *Desarrollo y articulación del conflicto*: a partir de los términos expuestos en la etapa anterior, aquí se describe la evolución de las acciones del o los protagonistas en la consecución de sus objetivos, con todas sus alternativas anecdóticas o la descripción progresiva de los hechos documentales, en un crecimiento progresivo del interés.

3: *Culminación del conflicto*: es el momento en que se define la historia: fracaso, éxito o postergación en el objetivo propuesto por los personajes o los hechos que han desarrollado en la segunda. Aquí culmina un conflicto amoroso, una tensión dramática, una explicación técnica. Es el momento de máxima tensión o de “giro” en la historia.

4: *Desenlace*: es la nueva etapa de la relación entre los componentes de la historia después del giro efectuado en la culminación. El proceso o la acción que se describe ha pasado de un estado a otro a través de la culminación del conflicto”.

Asimismo, se usaron las inferencias señaladas por Feldman donde señala que para redactar un guión más allá de las variables dictadas por el temperamento del guionista, obedece a necesidades muy específicas:

1. Debe contener la descripción pormenorizada de todos los aspectos de la narración.

2. Debe mencionar también aquellos elementos complementarios que el guionista considera importantes: escenográficos, musicales, posiciones o movimientos de la cámara.
3. Debe ser un objeto de uso práctico que sirva, tanto para una lectura lenta y cuidadosa como para la observación rápida que requiere una consulta en medio del rodaje.
4. Debe ser claro y comprensible, no sólo para el guionista y el director, sino para todos los miembros del equipo.

Feldman (1990), refiriéndose al género documental, expone lo siguiente:

“El documental, más que cualquier otro género se presta a dicho equívoco: la realidad tomada por la cámara y el registro del sonido real. Esto enmascara el hecho de que jamás el documental es totalmente objetivo. Quienes captan las imágenes y los sonidos de la realización son hombres que no pueden despojarse de su particular punto de vista acerca de las cosas que están mostrando.

Partamos de lo más elemental: la cámara y el micrófono sólo toman una parte de la realidad un momento y un lugar precisos. Esa parte, ese momento y ese lugar son elegidos por el guionista y por el realizador y esto ya constituye una posición personal.

Todo esto implica admitir que no existe una posición totalmente objetiva en este género, pese a su carácter de documento. Pero esto no significa que la realidad no está presente, sólo significa que esa realidad en menor o mayor grado está manipulada.

Reconocerlo ya es una parte importante del trabajo del guionista: partirá de los elementos que le ofrece la realidad, pero lo quiera o no deberá modificarla. A

partir de allí lo que cuenta es que su particular punto de vista no traicione lo que está viendo y oyendo”.

Dice Feldman que la gran variedad de temas documentales, la ambigüedad con que este género se vincula a veces con el argumental, no permite simplificar o unificar las formas correspondientes del guión. En el caso del presente tema, en relación con lo planteado por Feldman en su libro, puede determinarse que el corto será un documental mixto que contendrá parte del documental analítico: “que reivindica el papel de la cámara como explorador objetivo de la realidad. El soviético Dziga Vertov y su grupo “Cine-Ojo” son importantísimos ejemplos de esta variante en la década de los veinte. Y parte del documental social, que explora el mundo de los sumergidos en los países centrales y en los países periféricos, como el realizado por el holandés Joris Ivens a partir de la década del 30.”

#### 4. REPORTAJE

La ciudad de los techos rojos se convirtió en un laberinto sin salida

### **Caracas está estresada**

El caos que se está viviendo hoy en día en la ciudad de Caracas no es fortuito, viene desencadenándose desde hace muchos años por diferentes factores, entre los cuales se destaca la migración de los venezolanos hacia la capital del país. Según la página Web Wikipedia, Caracas es una ciudad densamente poblada y con un espacio limitado por estar rodeada de montañas, lo que ha ocasionado un crecimiento en forma vertical provocando un notable desequilibrio.

El ex decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV, arquitecto Marco Negrón fue consultado respecto a lo anteriormente expuesto y declaró lo siguiente: “Sobrepoblación de Caracas: ¿Qué quiere decir eso, es decir, cómo se mide la sobrepoblación?, y además, ¿a qué ámbito territorial nos referimos cuando hablamos de Caracas? Sin responder a esas dos preguntas es imposible esclarecer lo que se plantea en este trabajo. Para responder asumiré que la ciudad de Caracas está compuesta por lo que tradicionalmente se ha llamado el Área Metropolitana de Caracas, constituida por el actual Distrito Metropolitano de Caracas y los municipios Los Salias y Carrizal del Estado Miranda. De acuerdo con el censo de 2001 ese ámbito tenía una población de 2,9 millones de habitantes, lo cual haría de Caracas la 12<sup>a</sup> ciudad latinoamericana por población cuando Venezuela ocupa el 6<sup>o</sup> lugar.

Otro criterio sería el de la relación entre la población de Caracas y la de Venezuela; según el censo de 1990 Caracas concentraba el 15,3% de la población nacional (para 2001 bajó al 11,6%), mientras que Montevideo concentraba el 42,5%,

Santiago de Chile el 35,4%, el Gran Buenos Aires el 34,2%, Lima el 28,7%, Santo Domingo el 22,1%, La Habana el 20%, Ciudad de México el 17,2%, Guayaquil el 16,5% y Bogotá el 15,8%.

Un tercer criterio podría ser el de la densidad: la ciudad de Buenos Aires, por ejemplo, tiene casi la misma población que el Distrito Metropolitano de Caracas (3 millones de habitantes contra 2,8) pero una superficie urbanizada mucho menor: 203 Km<sup>2</sup> contra 504 Km<sup>2</sup>, de lo cual resulta que la primera tiene una densidad de 15.000 hab/Km<sup>2</sup> contra 5.500 en la segunda, es decir, la ciudad de Buenos Aires es casi tres veces más densa (¿superpoblada?) que el Distrito Metropolitano de Caracas y sin embargo, la calidad del medio urbano es incomparablemente superior.

Y este es el verdadero problema: Bogotá, Buenos Aires, Santiago de Chile, para solamente mencionar algunas, son ciudades que podrían considerarse más "sobrepobladas" que Caracas, sin embargo, son ciudades que funcionan mejor que ella tanto para sus habitantes como para los negocios. "Mi conclusión (y sobre esto podría extenderme al infinito) es que todos nuestros gobernantes han usado lo de la "sobrepoblación" como una coartada para justificar su incompetencia", opinó Negrón.

La página Web antes mencionada destaca que existen grandes cantidades de personas que viven en los cerros o barrios ubicados en las montañas próximas a la ciudad que poseen viviendas y servicios públicos precarios que fueron construidas sin ninguna planificación oficial, con deficiencias y a veces con materiales poco adecuados. Referente a esto, el arquitecto Negrón explica:

"El crecimiento de Caracas hacia los cerros es inevitable, el problema es cómo se hace. En el caso de los barrios populares la causa ha sido las erróneas políticas gubernamentales, que obligaron a la población a optar por soluciones de autoconstrucción en los sitios donde pudieran. Pero el tema es largo y complejo.

Pero hay que decir que si algo no ha faltado en Caracas es planificación o por lo menos el intento: el primer plan urbano es de 1939 (el llamado Plan Rotival) de la

Gobernación del Distrito Federal; luego los de 1950 y 1958 (estas son fechas memorizadas por lo que puede haber pequeñas imprecisiones) de la Comisión Nacional de Urbanismo y la Dirección de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas respectivamente. Restaurada la democracia, se creó primero la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano del Distrito Federal y luego, por un convenio de mancomunidad urbanística con el Distrito Sucre del Estado Miranda, se creó la Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano del Área Metropolitana de Caracas. Además de muchos estudios sectoriales. En 1983 el Plan Maestro de Ordenación Urbanística Caracas 2000, que es el último plan con que ha contado la ciudad y que preveía, por ejemplo, todo el sistema de anillos viales de circunvalación, de los cuales, a estas alturas, no se ha construido ni un metro. En 1992 ó 1993 esa Oficina fue liquidada por los alcaldes Claudio Fermín y Enrique Mendoza y desde entonces Caracas carece de un órgano de planificación urbana para todo ese ámbito”.

Según lo que algunos arquitectos han opinado para la página Wikipedia, la ciudad de Caracas ha tenido gran capacidad para crecer a pesar de las barreras naturales impuestas por su geografía, pero algunas zonas de la ciudad tienen un trazado regular, heredado de la colonia o desarrollado durante los proyectos urbanísticos del siglo XX. Y quizás la mayoría de otras zonas, carecen de esta regularidad, de nuevo, debido a la geografía. Sin embargo, la mayor concentración de redes viales del país se encuentra en esta región y sus adyacencias.

Aseguran los arquitectos en Wikipedia, que Caracas cuenta con una red de autopistas y avenidas en el Distrito Metropolitano y vías urbanas, suburbanas e interurbanas, pero la red vial se ha convertido en una gran encrucijada entre el occidente, el oriente y el centro del país. Por lo cual esta condición le quita mucha ventaja a la capital del país que está saturada de población y vehículos de todo tipo, tanto de la misma ciudad como de su zona de influencia inmediata (Vargas, El Tuy, Guarenas-Guatire, altos mirandinos) y de otras zonas.

El arquitecto Negrón explicó finalmente que también el tema del transporte en la ciudad de Caracas es muy extenso, “sólo podría decir que la decisión de construir el Metro fue de una enorme trascendencia, no sólo en términos estrictos de transporte, sino también por su impacto sobre la calidad del ambiente urbano. Lamentablemente hace varios años las obras marchan con velocidad insuficiente y desmejorando la calidad; pero sobre todo no se ha atendido el problema del transporte de superficie, que sería erróneo atenderlo dando más facilidades al auto privado cuando lo que hay que hacer es desarrollar un programa de transporte público de alta calidad y eficiencia: los modernos autobuses articulados pueden transportar 160 pasajeros en condiciones de absoluta comodidad, lo que equivale a lo que en nuestro medio transportan 130 automóviles: calcula cuál puede ser la diferencia en demanda de superficie vial, consumo de combustible y contaminación. Hoy las principales ciudades del continente tienen audaces planes de desarrollo de este tipo de transporte, sobre vías exclusivas, con inversión público-privada y controles centralizados mientras nosotros seguimos moviéndonos en jeeps y busetas más o menos destartadas”, concluyó Negrón.

El jueves 17 de julio de 2006 en el sitio Web del diario *El Nacional*, en su sección “Radiografías de Caracas”, con el titulado “La sucursal de la indolencia ambiental”, la periodista Yakary Prado publicó lo siguiente:

“Se necesitarían varias cuartillas para ilustrar el racimo de problemas ambientales que hoy enfrenta el valle intervenido de Caracas. Problemas a los que no satisface la explicación de que el desarrollo y la protección del ambiente son incompatibles. Porque las urbes tocan el fondo del caos y sucumben a los riesgos comunes a su progreso por el desorden de sus planificadores y la desidia de sus habitantes”.

Transitar Caracas en carro, en moto o a pie es sinónimo de agitación a la que están expuestos diariamente millones de caraqueños. Desde la época colonial,

Caracas se caracterizó por una continua expansión, pues fue el primer centro económico, político, social y cultural de la nación. La otrora ciudad de los techos rojos vio modificada su estampa por la estela que dejaron las guerras independentistas y federales. En el gobierno de Antonio Guzmán Blanco cobró una nueva estética física con la ejecución de obras públicas. La dictadura gomecista paralizó el desarrollo urbanístico; y su aspecto de urbe tuvo sus primeros pasos en el gobierno del general Marcos Pérez Jiménez.

La intervención arquitectónica del valle de Caracas y la centralización del poder político, económico y social en la región, la convirtieron en un polo de referencia por excelencia para los ciudadanos del interior y exterior del país. Poco a poco, esa población ávida de mejores oportunidades de vida comenzó a disponerse siguiendo las formaciones naturales del valle y escalando las laderas de los cerros. Un vistazo por la capital permite percibir el desorden: la ciudad carece de una línea arquitectónica definida, se aprecia una ruptura del paisaje urbano en donde convergen edificios espectaculares, casas abandonadas, un mercado de buhoneros y un Parque Nacional, tal y como lo afirma Diego Díaz Martín, presidente de la organización no gubernamental ambientalista Vitales, MSc. en gerencia ambiental y especialista en manejo de recursos naturales y conservación de la vida silvestre.

Yakary Prado también escribió en su publicación acerca del Convenio Andrés Bello de Integración Educativa, Científica, Tecnológica y Cultural, suscrito en 1970 por Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela, al cual se unieron luego, en 1980 Panamá, en 1981 España y en 1998 Cuba, adelanta, desde 2003, el proyecto “Ciudades Imaginadas” en el que se analizan, desde una epistemología hermenéutica a varias ciudades iberoamericanas. En el apartado de la investigación correspondiente a la capital venezolana, el especialista encargado, Tulio Hernández, atribuye a “la brevedad de sus períodos de gestión (refiriéndose a lo gobiernos locales de las ciudades en Venezuela), la fuerte rotación o variación de las autoridades y la reiterada discontinuidad entre gobiernos que en la mayoría de los casos no logran consolidar el

seguimiento de estrategias y programas de largo plazo, son gran parte de la realidad caótica de nuestra capital nacional”.

En los: “Resúmenes de las intervenciones en el seminario imaginarios urbanos: de ida y vuelta. Presentaciones de ciudades imaginadas”, se expone una forma de acercarse a la realidad social, urbanística y cultural de Caracas para luego realizar un diagnóstico.

Hernández, quien participó como ponente en estos seminarios, explicó en el inicio de su intervención que: “En toda ciudad hay tres ciudades. Una ciudad de piedra, hecha de edificios, calles, plazas, parques, puentes. Sería la ciudad que quedaría si la gente desapareciera. Una ciudad de relaciones, que designa aquello que ocurre dentro de la ciudad de piedra, esto es, lo que la gente hace: comprar, vender, casarse, divorciarse, enamorarse, pasear. Y, por último, la ciudad del hombre, que haría referencia al modo en que cada sujeto vive -se imagina- las otras dos ciudades. “Es en esta última”, aclaró Tulio Hernández, “donde están los imaginarios”.

Hernández además señaló que para entender a Caracas hay que tomar en cuenta cuatro características que la distinguen de otras ciudades: “En primer lugar, en Caracas no queda vestigio arquitectónico de alguna estructura anterior al siglo XIX a pesar de haber sido fundada hace 440 años, la dinámica de población que vivió Caracas al puntualizar que durante el siglo pasado, hasta más o menos 1930, el número de pobladores de la capital venezolana estuvo detenida, pero con el auge petrolero llegaron a ella miles de inmigrantes, tanto del extranjero como del interior del país alojándose en los llamados ranchos, en poco más de tres décadas, se construyó una ciudad gigantesca, llena de rascacielos, autopistas, túneles, puentes y viaductos”.

Del mismo modo, Hernández catalogó a Caracas como una “ciudad abierta, mestiza, cosmopolita y multicultural, sobre todo en comparación con su ciudad

melliza: Bogotá, mucho más endogámica y cerrada sobre sí misma, además es una ciudad amnésica", Hernández citó a Juan Nuño: "en el mundo hay dos pueblos que sufren una grave enfermedad de la memoria: los judíos que no saben olvidar y los caraqueños (y, por extensión, los venezolanos) que son incapaces de recordar".

Finalmente señaló que "en la actualidad, Caracas es una ciudad dividida, que está experimentando un profundo proceso de deterioro y autodestrucción. Existe una ciudad formal, opulenta y moderna (donde habitan las clases medias y altas) que se repliega sobre sí misma y se rodea de murallas defensivas; a su alrededor crece la Caracas de los pobres, una ciudad informal que se extiende de modo incontrolado y caótico y que, con frecuencia, ni siquiera aparece en los mapas. La ciudad en su conjunto es vivida como un entramado discontinuo de espacios, fortalezas que ofrecen seguridad endogámica a sus habitantes al precio de reducir el uso global de la propia ciudad. Es una urbe contradictoria y conflictiva, ruidosa y congestionada, donde coexisten edificios modernos y sofisticados (dotados, en muchos casos, de las últimas tecnologías de televigilancia) junto a cientos de miles de infra-viviendas construidas con materiales de desecho", finalizó Hernández.

Otro de los resultados arrojado por la investigación de las ciudades imaginadas publicado en el sitio Web antes señalado, indica que para los caraqueños: "La inseguridad y la violencia son los principales problemas de la ciudad, algo que no ocurría hace 20 ó 30 años. No hay que olvidar que, en la actualidad, Caracas es, tras Medellín y São Paulo, la urbe latinoamericana con mayor índice de homicidios por cada 100.000 habitantes. Después de la inseguridad y la violencia, los caraqueños manifiestan que lo que menos les gusta de su ciudad es el tráfico, la suciedad, los ranchos, la pobreza y la miseria".

## **Adaptándose al comercio informal quiera o no quiera el cliente**

Ángela Feijoo, en su artículo publicado en la Página Web del diario *El Nacional* titulado *Caracas se ha convertido en una gran telaraña automotora*, señala que:

“En Caracas estábamos acostumbrados a los limpiavidrios (quiera o no quiera el cliente), a los vendedores de los periódicos vespertinos y a las papitas y tostones de Plaza Venezuela, en los semáforos o en las zonas de mayor congestión del tráfico. Ahora el punto de venta de moda son las autopistas.

Arriesgando su vida en la carretera, los vendedores de periódicos (que no pregoneros) son acompañados desde muy temprano por vendedores de galletas, chupetas, agua (y otros líquidos “vitales”), copias del video de Roxana, lupas, mapas, abecedarios, peluches, hasta un protector para lavaplatos, paraguas, flotadore. Pero en lo que a variedad de productos ofrecidos por una sola persona se refiere, no hay quien le gane a los que se podrían clasificar como mostradores ambulantes: cuatro protectores de volante al cuello, gamuzas y ambientadores (de vainilla con cumarina, para más señas) en el brazo derecho, una colección de plumeros, un tapasol con dibujos de Disney y varias estopas en el brazo izquierdo.

Con este cargamento recorren las autopistas de Caracas de acuerdo con el ritmo del congestionamiento: temprano en la Valle-Coche, un poco más tarde en la avenida Andrés Bello, luego en la salida hacia Quinta Crespo, en la tarde en la Francisco Fajardo dirección oeste-este o en la Valle-Coche.

“¡Cocose, cocose que Chávez se va!”, la consigna no rima, pero entre la duda de si el vendedor se apellida como el Presidente de la República o si lo dice por complacer a los automovilistas opositores, surge la sonrisa que casi siempre termina en la compra de un par de galletas por 1.000 bolívares.”

Esta forma congestionada de ganarse la vida está presente también en las aceras, a ellas se enfrentan quienes transitan a pie por la Av. Universidad. Y ni hablar de las ventas de paños de cocina, películas de DVD, paradójicamente juguetes antiestrés, ropa, lentes de sol y correctivos, también empanadas, pastelitos y comestibles para desayunar.

En otra época, no hace más de 20 años, los vendedores ambulantes se limitaban a dulceros, librereros y artesanos y dejaban caminar, eran motivo de esparcimiento y comodidad, así lo recuerda José Rodríguez, vendedor de dulces criollos y secretario de Cultura y Propaganda del Sindicato de Dulces Criollos de Caracas, organización fundada hace casi veinte años como mecanismo de defensa contra agresiones de la policía y para representar a quienes él llama dulceros, ante la entonces existente Oficina de Civil y Política de la Gobernación de Caracas.

“Ahora la organización sirve sólo para trámites de permisos y cosas así, cada quien compra por su lado aunque al final siempre se le compra a la misma gente, quizá si le compráramos al mayor y nos lo repartiéramos sería mejor negocio, pero aquí cada quién jala para su lado”. Dijo Rodríguez.

Explica el mismo Rodríguez que su carro tiene con él 30 años, “hoy quedan 25 carros en el centro de Caracas, en ellos se vende cocada, higo natural, higo relleno, batata, polvorosa, brillante, dulce de leche, coco con leche, naranja con arequipe, bocadillo de arroz, aliados, suspiros, toronjas, almidón, bocadillo de plátano, de guayaba, túnel y catalinas”.

Continúa expresando el secretario de cultura y propaganda del sindicato de dulces criollos de Caracas: “El consumo ha disminuido por el costo, es diferente el buhonero que vendiendo tres cositas resuelve el día, lo que hace unos 10 años se vendía diario ahora se vende semanal, sin embargo, quien te conoce se acerca, nos hemos vuelto una rareza, quien quiere comerse un dulcito criollo de los de antes, se

llega hasta aquí, pero cada vez son menos, por lo menos yo tengo 12 años en este punto, la gente me conoce”.

A principios del año pasado, el chef Carlos Reyes, miembro fundador y actual presidente de la Asociación Venezolana de Gastronomía, realizó, junto con la Fundación para la Protección y Defensa del Patrimonio Cultural de Caracas (Funda Patrimonio), una serie de actividades tendientes a concienciar a los comerciantes informales respecto a la labor de recuperación que ese organismo, adscrito a la municipalidad capitalina, adelanta mediante la restauración de las obras arquitectónicas y recuperación del legado cultural y natural de nuestra ciudad. Para tal fin, se realizó una investigación de naturaleza antropológica sociológica que intentaba descifrar el papel del buhonero en la dinámica social.

Explica Reyes que, según los resultados arrojados por la investigación, los caraqueños, en su mayoría, perciben la actividad comercial informal como un problema difícil de resolver y, en ciertos casos, perciben al comerciante de acera como parte de la dinámica lógica de la urbe. Confiesa además el especialista en técnicas culinarias, quien estuvo a cargo de dictar charlas y talleres a algunas asociaciones de buhoneros dedicados a la comercialización de alimentos, que para muchos ciudadanos la comida que se expende en las aceras, resulta una solución al vapuleado bolsillo del caraqueño quien tiene que comer.

En cuanto a la comercialización de dulcería criolla en la vía pública, opinó Carlos Reyes que: “La merma en la cantidad y calidad de los bocadillos, tortas y golosinas criollas que se venden responde, por un lado al problema de la economía porque es difícil competir con grandes monstruos como Savoy, Nestle, etc. y por otro a la disminución de caraqueños en Caracas”.

Asimismo, señala que la capital se ha llenado de personas nacidas en otras partes del país, “por no decir del continente, y los nativos de La Sultana del Ávila, a

la primera oportunidad se mudan cediendo los espacios a un gentío que no es de aquí y que tiene sus propias costumbres e imponen sus hábitos a medida que se arraigan como nuevos moradores del valle”, puntualizó Reyes.

Mientras la ciudad de los techos rojos se convierte en la de los techos de zinc, o, para citar a Alí Primera, techos de cartón, sus habitantes reconfiguran el paisaje e imponen su propia forma de vida, de ahí que prefieran comer pan de bono que de horno y que proliferen carritos de patacones y no de majarete.

Igualmente importante en la metamorfosis que ha padecido la ciudad es el asunto referente al buen negocio de vender en la acera, pero así solamente, limitándose a vender.

Explica Reyes que: “Ya casi nadie es artesano y menos culinario, los buhoneros se limitan a comprar para revender sin aportar nada más que su gañote a la cadena de comercialización (y ahora ni siquiera gritan sino que utilizan un altoparlante que repite sin inflexión alguna todo a mil, todo a mil, todo a mil, todo a mil) y por consiguiente se han transformado en boca de salida de cuanto producto hay, legales o no, hechos en Venezuela o en Colombia o en Taiwán y lo más grave es que en cuanto a la comida no hay control sanitario posible en estos momentos.”

### **¿Dónde están nuestras aceras?**

Mientras en el municipio Libertador se contabilizan, según cifras oficiales, más de 75.000 comerciantes informales, en el municipio Chacao se han censado unos 300 comerciantes que ejercen su profesión sobre los andenes que, en teoría, pertenecen a los caminantes.

Explica Cristina Weber, quien dirige La Oficina Local de Planeamiento Urbano (OLPU) del municipio Chacao, que desde 1998, en el municipio de la rivera oriental de la Quebrada Chacaíto hay una ordenanza que prohíbe expresamente el comercio en las aceras, no obstante la ordenanza contempló la preexistencia y organización de aquellos quienes ostentaran, o por lo menos hubiesen solicitado para la fecha de su promulgación, un permiso por parte de la municipalidad. De resto, todo aquel quien ejerza la buhonería está al margen de la ley.

Al contabilizar a quienes ejercen el comercio informal, la arquitecta que gerencia la Oficina de Planeamiento Urbano de Chacao nos explica que en ese lote se cuentan los pregoneros y vendedores de lotería ambulantes, quienes se mantienen fijos en dos semáforos específicos del municipio, en calles que dan acceso de la autopista a la Francisco de Miranda, “sólo cinco pueden estar, de haber uno más se tendrían que ir todos, por lo cual entre ellos mismos no permiten se violente la norma”, comentó. En cuanto a los heladeros, se mantienen como treinta aproximadamente, unos son de la heladería Efe y Tío Rico.

Las aceras están diseñadas para trasladar peatones a través de las lozas de concreto, en ocasiones recubiertas por granito, adobones y en casos especiales mármol. El peso y el uso las deterioran lentamente, a eso agregamos, como en algunos sectores de la ciudad, la presión ejercida por las raíces de los árboles y las vibraciones del Metro; podemos hacernos una idea de la virtud de estas estructuras que sólo volteamos a ver para evitar pisar la gracia de un animalito.

No obstante, la falta de reconocimiento de su loable función no les causa tanto daño como las roturas que se realizan en ellas para beneficiar a la comunidad, cuando una loza de concreto es fracturada para introducir, extraer o reparar una tubería, en cableado telefónico, de televisión o de cualquier índole, ésta envejece prematuramente, disminuyendo dramáticamente su vida útil; al darse la rotura la placa intenta cerrarse y por ese motivo se desplaza, luego, al llenar el espacio, por

mucho material que se utilice ya el daño está hecho y, muy probablemente, aparecerán huecos y hundimientos que exigirán el reemplazo total de la pieza.

Entre tanto se jubila una acera y entra en funcionamiento una más joven, quienes transitan por la vieja deben mantenerse alerta para no caer en un hueco o hundimiento, para evitar, en el mejor de los casos, torcerse un pie, sin contar con la necesidad de bajar del andén y echarse a la calle cada vez que se encuentra en el camino un burlón cartelito de la alcaldía: “trabajamos para su comodidad”, que no ha sido movido de ese lugar desde hace meses porque la obra de reparación, remodelación o acondicionamiento, pública o privada no avanza.

Adicionalmente a lo antes expuesto está el uso de las aceras como estacionamiento, contra lo cual, además de la vigilancia por las autoridades, existen los burritos de concreto y las barreras de acero que impiden el paso aunque nadie esté viendo. Mas, a decir verdad, el único remedio efectivo parece ser la conciencia de los conductores y el reclamo por parte de la comunidad, por lo menos en eso coinciden los funcionarios de catastro en Libertador y la ya nombrada presidenta de la Oficina de Planeamiento Urbano de Chacao.

A propósito de vigilancia en las arterias viales de Caracas, el presidente del Instituto de Transporte y Tránsito Terrestre, Víctor Hugo Matute, señaló para el reportaje publicado en el diario *El Universal* del sábado 19 de mayo de 2006, escrito por la periodista Mireya Tabuas, que los fiscales de tránsito se encuentran en desventaja numérica, sólo para el Área Metropolitana de Caracas hace falta unos 5000 efectivos y en todo el país, para esa fecha, se contaba con 5400, incluyendo los 413 muchachos recién graduados que motivaron el material periodístico en cuestión. Para el siguiente año sólo tiene la esperanza, indicó Matute, de graduar a unos 400 seleccionados, adicionalmente a la poca cantidad de egresados y de aspirantes, expresó, se debe considerar el hecho de que hay que jubilar a mucho personal, por lo cual los nuevos no nutrirán el contingente sino que sustituirán plazas. Finalmente, el

déficit es atribuido a los ocho años que se mantuvo cerrada la Escuela de Tránsito en el país.

Otro de los obstáculos que estorban el cabal desplazamiento de los caraqueños por sus aceras es la existencia de desechos sólidos, no sólo en bolsas de basura justo al lado de flamantes contenedores de última tecnología, -como los verdes cajones que colocó el alcalde Bernal y la entonces ministra del ambiente Jacqueline Farías,- regados por doquier, sino la multitud de personas que van caminando, los buhoneros y además el hedor de la basura que persiste a pesar de que hay cuadrillas trabajando a media noche y camiones modernísimos para los contenedores de Bernal, pero la gente sigue botando las cosas donde le da la gana y los recoge latas abriendo la basura y haciendo su inventario en la vía a plena luz, y por supuesto los peatones, la gente, los caraqueños, todos, somos afectados por este desastre ambiental.

### **¿Cómo hacemos para movernos?**

Este estudio de movilidad es el primero que se realiza desde 1982 en la ciudad de Caracas, y en su exploración no considera los viajes generados por las personas que residen en las ciudades satélites y vienen a Caracas cotidianamente. Sin embargo, la cifra de los viajes que se realizan por día en la ciudad, según refleja este estudio, es de 4.966.136, los cuales están distribuidos entre el transporte público que tiene el 57,45 % del total de viajes equivalentes a 2.853.105; los viajes en vehículos particulares que representa el 24,10 % del total de viajes, lo que es igual a 1.197.319 y los viajes a pie que equivalen a 18,43 % del total de viajes, es decir, 915.712 traslados caminando.

De igual manera, ésta publicación discrimina los viajes según el porcentaje que posee el tipo de transporte público que usan los ciudadanos para trasladarse. El transporte por puesto, por ejemplo, equivale a 45,20 %; metro a 27,17 %; autobús a 17,29 %; jeep a 4,80 %; taxi a 4,35; mototaxi a 0,30 % y otros a 0,65 %. Es

importante acotar que estas cifras de traslados incluyen los trasbordos y trayectos a pie.

La expresidenta del Instituto Metropolitano de Transporte, Rosa Ocaña, declaró para un reportaje publicado en el diario *El Nacional*, con fecha de 31 de mayo de 2006, cuando aún ejercía el cargo, que muchos son los caraqueños que viajan a pie, por lo que las aceras, semáforos y pasos peatonales sin señalización no pueden seguir siendo los mismos que se han estado utilizando hasta la fecha. “Es evidente que su función (refiriéndose a las aceras, semáforos, etc.) tampoco es la misma que ejercían cuando se crearon”. Ocaña explica que no sólo el flujo peatonal es disonante, sino que además, el flujo vehicular de esta ciudad no se adecua al diseño que posee.

Por su parte, el alcalde Barreto expresó en el mismo reportaje que según los sociólogos, el caraqueño realiza diariamente un trabajo fantasma no remunerado mientras va y viene de su trabajo; opinión que Ocaña usa para puntualizar que hay pérdidas por consumo de combustible, uso de vías y tiempo que se traduce en dinero, “este valor es un indicador de calidad de vida, el tiempo que se gasta es muy elevado para el tamaño de Caracas”.

Explica la periodista Migdalis Cañizales, del diario *El Universal*, en uno de sus reportajes acerca del congestionamiento vial: “A todo lo largo de la ciudad capital se pueden observar tanquetas, patrullas, camiones, barricadas, conos y todo tipo de dispositivos para resguardar las cercanías y fachadas de los edificios del Estado o de los Gobiernos regionales y/o municipales. Dichas restricciones abarcan por completo el andén por el cual deberían transitar los peatones y por consiguiente los caminantes se ven en la necesidad de pasar por el medio de la calle agudizando así el caos”.

El estudio de movilidad que analizó a Caracas y a sus habitantes, explica que: “La Hora pico se ubica entre las 6:00 y las 7:00 de la mañana y durante la misma se realizan 816.483 viajes”, cuando dicho período se extiende hasta las 9 de la mañana, se concentra el 33,1 % de los viajes. El segundo período pico es el comprendido entre

las 17:00 y las 19:00 horas, con el 17,8% del total de viajes. El tercer período es entre las 12:00 y las 14:00 horas con un 12,7% del total de viajes.

El Instituto de Transporte y Tránsito de Chacao, expone en el reportaje del diario *El Universal*, antes mencionado, que el congestionamiento vehicular en los principales corredores viales se debe al aumento significativo del parque automotor particular, además de las constantes protestas que se generan en la ciudad y las zonas de seguridad oficial, que lejos de ayudar a una mejor fluctuación agudizan más la situación.

### **¡Buenos días Caracas!**

Todos los días a las 6:30 am aproximadamente, Marisela Atencio sale de su casa ubicada en San Bernardino para trasladarse en un vehículo de su propiedad al lugar donde trabaja, en el extremo noroeste de esa urbanización, Boleíta Norte. Casi siempre, 20 minutos antes que Marisela, Kira Hernández va saliendo del bloque 6 de la tercera unidad domiciliaria (UD3) en Caricuao. Se dirige al extremo suroeste de la capital, aguarda en el andén de la línea 2 del Metro de Caracas para trasladarse en el tren hasta la estación El Silencio, y luego hacer la transferencia hasta Capitolio, para tomar el otro tren de la línea 1. Este recorrido la llevará a la estación Bellas Artes, donde posteriormente subirá caminando hasta Maripérez, norte central de la urbe donde trabaja actualmente.

Alexandra Martín, al igual que las otras dos mujeres mencionadas, comienza su jornada matutina a las 6:00 a.m. tratando de trasladarse de su casa ubicada en la Av. San Martín. Toma una camioneta por puesto que la lleva al terminal de rutas interurbanas del Nuevo Circo, para luego transportarse a los altos mirandinos y llegar a la institución donde cursa sus estudios superiores todas las mañanas. Con el mismo

propósito de traslado, Charles Ruiz, a las 5:15 am abandona su hogar situado en el barrio La Bombilla, Petare, para dirigirse a su lugar de trabajo ubicado en la Avenida Universidad. Espera un Jeep que lo lleve a la estación del metro que tiene el mismo nombre de su parroquia.

De esa manera se inician sólo 4 de los 4.966.136 traslados que, según el resumen del “Estudio de Movilidad en el Distrito Metropolitano de Caracas”, presentado por Instituto Metropolitano de Transporte en junio de 2006, ocurren diariamente en nuestra ciudad.

#### **“Telaraña automotora”**

Marisela Atencio, joven de 27 años, soltera, recién graduada, actualmente tiene un empleo que le permite “humildemente”, como ella misma expresó, subsistir. Marisela, atentamente ofreció sus impresiones acerca de cómo se traslada todos los días a su trabajo. Empezó su exposición comentando que salir de San Bernardino le resultaría relativamente sencillo, de no ser por la cantidad de huecos que hay que esquivar en las avenidas Los Próceres, Codazzi, y en las diferentes calles que, cual meandros, alimentan el río de vehículos que desembocan en la avenida Boyacá, popularmente conocida como Cota Mil.

Ella explica que diariamente tiene que meter su carro como un rústico en la selva cuando transita por la vía. El desgaste del vehículo, según comentó, es enorme. “Una vez que salgo de San Bernardino y estoy frente a la rampa que me llevará hacia la ruta que rodea El Ávila, descubro que hay un montón de personas que igual que yo, decidieron tomar la misma vía, por lo que el trayecto hasta Boleíta me tarda más de una hora, como mínimo”. Este tiempo es sólo un estimado de cualquier traslado en Caracas, así lo aseguran los especialistas que realizaron el estudio de movilidad antes mencionado, el cual además determinó que un viaje promedio dura 43 minutos, el

traslado más corto se puede hacer en 10 minutos y el más largo puede tardar hasta 3 horas.

Luego de más de 45 minutos de cola, Marisela es la que está más cerca de llegar a su destino, sin embargo cuenta que en la entrada de Sebucán el filtro de vehículos es muy estrecho, “una vez por adelantar el tráfico me cambié de carril y no me permitieron pasar en la salida que me correspondía, a pesar de ir a menos de 20 km/h”. Además, agrega que cuando logra abandonar la Cota Mil, se encuentra un embotellamiento al comienzo de la Av. Boyacá, “donde un millón de carros parados, tocan corneta como locos. Veo a la gente salirse de sus ventanas para insultarse unos con otros. A veces yo me contagio con esa especie de ira. En ese sector siempre se ocasionan choques o hay algún fiscal de tránsito inepto que en vez de mejorar la fluidez vehicular, retrasa más el tráfico”.

Comentó que cuando se encuentra frente a un choque recuerda su mala experiencia al respecto. “Ganar un choque es perder. Una vez un camionetero me golpeó el carro por un costado, como por arte de magia, otros carros se atravesaron de forma tal que el chofer no pudo irse. Me bajó del carro hecha un demonio, el chofer y yo empezamos a discutir, el tipo no me golpeó porque creo que había mucha gente viendo el espectáculo, pero era un patán. Luego de media hora esperando, por fin llegó el fiscal, que estaba cerca, porque lo había visto unos minutos antes del choque, pero igual se tardó muchísimo a la final llegó porque la cola era terrible, los gritos de la gente histérica y los insultos que le propinaba yo al camionetero, otro chofer salió corriendo a traerlo. Cuando llegó y determinó que el culpable era el camionetero, parece que en vez de ser la víctima fui la agresora, aquello parecía un castigo, tuve que hacer tantas diligencias, gastar un realero y perder mucho tiempo, que no me quedaron más ganas de ganar otro choque, hubiese preferido perderlo”.

Marisela aclaró que esperó como una hora aproximadamente para que levantaran el choque, y además de eso tuvo que aguantar las groserías de la gente

estresada, ser atormentada por cornetazos y gritos de todo el que quería adelantar el choque.

Para terminar, Marisela dijo que sentía un gran alivio cuando por fin avanzaba la cola que la ayudaba a salir de la Cota Mil, pero a las 8:30 a.m. todavía no ha llegado a su destino. Comenta que siempre le preocupa pensar en todo lo que tiene que hacer cuando llega a la oficina y en lo que la perjudican los recurrentes retrasos matutinos, “Casi siempre al llegar debo salir nuevamente a eso de las 11 a.m. a ver alguna locación para grabar en exteriores, pero sin pensarlo mucho dejo mi carro porque sé que perderé más tiempo con él, siempre tengo mucho que hacer en las mañanas y llegar tarde implica un desastre para mí. ¡Me siento tan mal! A veces la rabia me dura todo el día porque me levanto cada vez más temprano para poder llegar a tiempo pero pocas veces lo logro. Esa situación me estresa demasiado y ya no sé que hacer.”

### **La gran solución para Caracas**

Kira Hernández tiene, además de 25 años de edad, dos hijos pequeños, una niña de 5 años y un varón de 3. Vive en Caricuao y trabaja como secretaria en una empresa privada ubicada en Maripérez. Ella se levanta a las 4:00 am todos los días, arregla a sus hijos para dejarlos vestidos y desayunados en un colegio cercano a su residencia. Luego se dirige caminando rápidamente a la estación del metro donde, según ella misma nos comentó, todos los días espera pacientemente su oportunidad de abordar un vagón. “He pasado más de 10 minutos en el andén de la estación Zoológico y sólo ha llegado un tren, no puedo abordar de inmediato por el volumen de usuarios, quienes, a como de lugar, entran y se acomodan, como ganado en un corral”. Kira explica que tampoco tiene esperanza de abordar los próximos vagones, porque todo depende de la dinámica de la masa heterogénea de los metro-usuarios, que va avanzando hacia la raya amarilla a medida que logran ocupar el espacio que dejan quienes se bajan del tren que llegó.

“En algunos casos las personas no logran salir del vagón porque el montón de gente que se coloca en las puertas no lo permite; yo no veo lo que pasa pero sí me doy cuenta cuando escucho los insultos lanzados a quienes les impidieron el paso”, comentó Kira. El traslado le tardaría normalmente 22 minutos hasta la estación El Silencio, si los usuarios permitiesen que se cerraran las puertas del tren en las siguientes 11 estaciones del recorrido, pero esto es impreciso, según ella misma señaló.

Kira contó que luego del tercer vagón que deja irse cada mañana, por fin logra montarse en el cuarto. Ella está casi un cuarto de hora aguardando en el andén. Cuando llega a El Silencio, ha utilizado casi 40 minutos de su día dentro de las instalaciones del sistema que tiene por eslogan “la gran solución para Caracas”.

A las 7:20 am, Kira está caminando por el pasillo de la transferencia de El Silencio a Capitolio. “Siempre me falta un poco el aire porque salgo como aplastada entre la multitud del vagón, bueno, salgo no, me sacan, incluso, a veces siento hasta que me cargan y me tiran y después todos salen corriendo por el carril que les corresponde caminar en la transferencia y también por el que no; todos salen llevándose a la gente por delante apurados para tomar el otro tren de la línea 1”.

En repetidas ocasiones, dice Kira, el tren se retrasa porque las puertas no cierran bien por el volumen de gente que se mete en los vagones y cada vez que se abren para poder acomodarse, entra alguien más. “Eso siempre pasa, lo que varía es el aroma de la gente que te toca como compañero de aplastamiento, algunas veces huelen a recién bañados, otras veces parece que salieron del gimnasio, otras huelen a pachulí ¡que le dan ganas de devolver a una! pero no me queda otra sino aguantármelo”.

Al llegar a Capitolio, expresa Kira, a veces la recibe una voz en los altoparlantes que indica que hay un fuerte retraso y recomienda tomar las medidas necesarias dada la situación; “a pesar de que esto no ocurre siempre, es bastante

frecuente, cuando pasa me toca decidir si continuar en el subterráneo y esperar que pase la contingencia y que lleguen unos cuantos trenes que descongestionen el andén, o salir a la superficie e intentar tomar un carrito o una mototaxi; la espera podría llevarme más de una hora porque esa estación siempre está colapsada”.

Ella explica que la decisión no es tan fácil de tomar porque mucha gente sale rápidamente para hacer lo mismo, la ruta y sus opciones de traslado ya están colapsadas por quienes usan el metro a esa hora, y por los que no lo usan también. Cuando esto sucede, casi siempre camina las cuatro estaciones hasta Bellas Artes y ahí toma el carro que la subirá a Maripérez. “Usualmente me bajo en la estación Bellas Artes y camino hacia mi trabajo, aunque con temor por la inseguridad. Es impredecible saber lo que pasará en el metro, yo he tenido todas las experiencias allí, me han robado, he estado por horas en el subterráneo, he sudado, llorado, desesperado, tantas cosas he tenido que pasar que ya busco las alternativas por instinto”, confesó Kira.

Además nos narró una anécdota que la marcó significativamente: “Una tarde no dejaba de llover, me encontraba en el décimo piso de la torre El Chorro en la esquina del mismo nombre de la Av. Universidad. Llovía copiosamente y no podía perder más tiempo, así que decidí trasladarme a la estación del metro La Hoyada, a sólo una cuadra”.

“Antes de emprender el viaje, observé desde lo alto a las personas haciendo peripecias para evitar los tarantines de la economía informal que, a pesar de las inclemencias del clima, tapados por grandes lonas y toldos, se mantenían en pie. Al salir del edificio estaban las bolsas de basura rotas y su contenido desparramado justo al lado de uno de los contenedores verdes que ocupan bastante espacio. Unas cajas adornaban el pie del semáforo peatonal, el cual, aunque funcionaba perfectamente, sólo servía de toma ilegal a los comercios de acera que iban desde boutiques, con

todo y probador, hasta centros de telecomunicaciones, carritos de perros calientes, quesadillas, arepas y patacones”, describió Kira.

Prosiguió diciendo: “El único espacio que dejaban los comercios de acera para descender del concreto al asfalto era precisamente un hueco que, escondido bajo el afluyente que hacía honor al nombre de la esquina, como no se veía con claridad la gente caía en él, y con cada desplome venían las expresiones que evocaban a las progenitoras. El caos mantenía inmóviles los autos sobre el rayado de cruce peatonal, sin embargo tuve que pasar entre ellos”.

Kira continuó diciendo que “el ruido de los carros y los gritos de ¡quítate!, ¡tas paseando! me mantenían alerta, nerviosa, inquieta y muy estresada. Al lograr salir del callejón formado por los carros y alcanzar la rivera opuesta, había un nuevo callejón. El agua que salpicaba me caía en los ojos, traté de limpiarme y en ese momento porque no me dejaba ver, al subirme a la acera, fui tropezada fuertemente por la espalda y por el frente, un empujón me hizo retroceder y unas manos, quizá cuatro o más, me revisaron brutalmente de pies a cabeza en cuestión de segundos. Me hicieron girar y, buscando apoyo, solté el paraguas y halé una de las lonas que cubría el stock de un mercader. La mercancía y yo rodamos por el piso. En ese momento lo único que escuché fue al dueño del tarantín: “me pagas mi vaina”.

Manifestó Kira que estaba muy angustiada y asustada por el empujón, los golpes, el robo, la manoseada y los gritos del buhonero y sus cofrades. “Lo que me robaron fue el celular, una cadenita que tenía en el cuello y el monedero que cargaba en la mano; hay que sumarle la peluquería y la tintorería, después de haberme llenado el cabello y la ropa de barro y sabrá Dios de qué otras cosas porque a pesar de la lluvia el piso estaba negro de mugre”.

En el año 2000 se publicó en la gaceta oficial No. 36.906 la Ley Especial Sobre el Régimen del Distrito Metropolitano de Caracas, para así crear una unidad

político administrativa uniforme en la ciudad capital. Ley que rige un desastre distribuido desde El Junquito hasta Petare y desde las faldas del Ávila hasta El Hatillo.

Según normas internacionales, en una acera deben caber, a la vez y en direcciones opuestas, una silla de ruedas y un peatón sin que ninguno tenga que ceder el paso, lo cual exige un ancho mínimo de 1,20 metros. En las principales arterias peatonales de la Gran Caracas se cumplen con creces las medidas, es decir, a lo largo las avenidas Francisco de Miranda, Solano López, Casanova, Urdaneta, Universidad, Lecuna, México, etc. encontramos aceras de tres metros de ancho y hasta más. Sin embargo, en muchos tramos, caminar por dichas vías es imposible por la basura, buhoneros, carros estacionados y huecos, entre otras cosas.

Según artículo publicado en el diario *Últimas Noticias* del 18 de abril de 2007, desde esa misma fecha se puso en funcionamiento un observatorio para buscar y proponer soluciones al caos urbanístico de la capital venezolana. Dicho observatorio está conformado por 74 profesionales de disciplinas como arquitectura, urbanismo, sociología, los cuales, según la nota de prensa, pretenden “sacar a la luz las posibles soluciones a los problemas que afectan a Caracas”.

Marco Negrón, uno de los 74 miembros del observatorio, puntualizó al periodista Carlos Fagil que procurarán realizar foros abiertos para propiciar la discusión de ideas, presentación de diagnósticos y soluciones propuestas por y para las autoridades. Esto con una periodicidad trimestral. Explica el arquitecto Negrón, que los principales temas son: gobernabilidad, transporte público y el conflicto entre el derecho al trabajo y el uso del espacio público. También indica el reportaje que “la ideología del grupo es la defensa de la autonomía de las ciudades del Gobierno nacional, que según puntualizó Negrón, se ejerce desde la planificación local”.

Otra de las integrantes del observatorio, la arquitecta Vilma Obadía, opina que es en la ciudadanía en quien recae la responsabilidad de ejercer presión sobre las

autoridades y así lograr la ejecución de planes que se encuentran engavetados y otorgó a los medios la responsabilidad de informar con precisión. Finalmente expresó que es necesaria la sinergia y el entendimiento entre los municipios de la Gran Caracas para que la capital deje de parecer cinco ciudades en una.

### **¡Caminen para atrás que hay puesto!**

Alexandra Martín es otra de nuestras voluntarias relatoras, ella, a diferencia de Marisela y Kira, es aún estudiante, tiene 18 años y vive en la Av. San Martín. Nos cuenta que a las 7:00 am ya ha tomado la camioneta que se desplaza lentamente a través de la referida avenida. Explicó Alexandra, que aunque podría tomar el metro en la estación Artigas, por donde coincidentalmente pasan Kira y miles de transeúntes más diariamente, prefiere el transporte superficial porque no tiene esperanza alguna de montarse en un tren. “A esa hora no cabe nadie, sólo les falta que vayan en el techo; yo me pongo mis audífonos para tener la posibilidad de escuchar lo que quiera y no estar expuesta a la estridente rocola que lleva el chofer a todo volumen”.

Según nos confesó Alexandra, durante su corta edad ha usado muchas estrategias para que su experiencia en las camionetas sea menos traumática, pero aún no ha logrado alcanzar esa meta. Relató que le toca ir apretada y de pie casi todo el trayecto de la Av. San Martín, junto con otras 25 ó 30 personas aproximadamente. Luego de 30 minutos en “la empujadera”, llega al terminal del Nuevo Circo donde le toca esperar otros 20 minutos más, si tiene suerte, mientras se llena la otra camioneta. “El mayor flujo de usuarios de esa ruta de transporte suburbano, a esa hora, está bajando la Panamericana y el chofer se queja de que no va a irse vacío, pero realmente yo sé que eso no importaría porque a esa hora allá arriba lo espera un gentío para bajar”.

Alexandra dice que a veces con tanto “despelote” no sabe qué hacer para poder llegar a tiempo a la universidad; comenta que aunque usualmente a las 7:20 a.m. ya está sentada en el carrito que la llevará a la Panamericana, aún le toca esperar. Ella dice que es probable que siempre duerma en ese período de espera a menos que el chofer esté discutiendo con el fiscal de la línea que le reclama su retraso: “En una oportunidad el chofer le respondió a un fiscal de la línea que los pasajeros no tenían corona, si él se iba a desayunar se tenían que esperar y si no les gustaba que agarraran un taxi. Lo peor es que aunque esté llena la camioneta no arranca porque hay que esperar a que se pongan de acuerdo en quién va a manejar, ese proceso puede tomar varios minutos y yo entro a clases a las 8 a.m”.

Alexandra reveló que en momentos como ese, en los que tiene que esperar que el chofer le dé la gana de arrancar, piensa en que pudo haber tomado el metro con dirección a la estación Las Adjuntas, hacer trasbordo a la línea de Los Teques, llegar a la capital mirandina y desde allí bajar la Panamericana hasta el instituto donde estudia: “Pero a esa hora la cola bajando por la Panamericana es insoportable, la vez que lo hice así tardé más de una hora de Los Teques a la universidad, sin contar los 40 minutos de mi casa a Las Adjuntas”. Aunque existe un transporte que la lleva desde El Silencio hasta su destino, no lo toma porque sale a las 5:30 de la mañana y llega al instituto a las 6:20. De tomar esa alternativa se quedaría esperando sola y aún en la oscuridad más de hora y media hasta que las clases empiecen.

“Los pleitos entre camioneteros son comunes, nadie se mete, ni el fiscal, porque lo insultan si abre la boca, ni los pasajeros, porque cuando lo hacen se ven expuestos a que el tipo vaya a 10, o manejando como un loco porque está ofendido”, acotó Alexandra. Ante este panorama ella expone que la idea de tomar otras opciones no suelen ser muy alentadoras porque sólo se reducen a tres, la primera: esperar a que se resuelva el asunto del turno para cargar, la segunda: bajarse y tomar el Metro desde la estación Nuevo Circo, subir a Los Teques y rezar para que la cola no sea tan fuerte

bajando, y la tercera: faltar a su clase y devolverse a pie para su casa, pero evidentemente su responsabilidad no le permitiría usar esta opción.

“Puedo respirar otra vez con normalidad cuando me doy cuenta de que por fin la camioneta ya está en la Panamericana, aunque a esa altura todavía faltan unos 24 kilómetros para llegar y se forma una colita después de pasar el Km.8, por un semáforo que hay más arriba, llegando a INTEVEP, que por cierto no se justifica, porque casi nadie va subiendo a esa hora”, dijo Alexandra.

En Los Altos Mirandinos se avecina una nube negra

En el caso de los Altos Mirandinos que se cuentan dentro de la Gran Caracas, debemos tomar en cuenta que las ciudades dormitorio que están ubicadas a lo largo de la carretera Panamericana (aunque al entrar por el puente de Coche dice: “Autopista”) han exigido comodidad, espacios de esparcimiento y lugares de abastecimiento. La respuesta que encontraron es un rosario de centros comerciales desde la entrada de San Antonio hasta casi llegar a los Teques. Entrar y salir de ellos implica bajar la velocidad y en algunos casos esperar detenido en plena Panamericana la oportunidad de acceder a las instalaciones, interrumpiendo el paso de quienes quieren seguir de largo.

Entre esas edificaciones que bordean la única forma de traslado de esa zona, están, entre los más famosos, La Casona y La Cascada, siendo este último el más llamativo por varios años y motivo de orgullo de los vecinos de Carrizal, no obstante, a su alrededor, en el Km. 21, se están construyendo otros dos colosos: Makro y Súper Líder.

Según el artículo publicado por Natalia Matamoros, en el diario *El Universal* del viernes 19 de mayo de 2006, en el caso del km. 21 de la Panamericana el secretario de gobierno de Miranda, José Vicente Rodríguez, considera irresponsable

la manera en la que se autorizaron las construcciones de Makro y Súper Líder; sin tomar en cuenta el impacto que causarán en el tránsito y el ambiente. Explicó el funcionario del gobierno regional que no se consignó el proyecto a la cámara municipal para someterlo a estudio vial, mientras que el alcalde de Carrizal, José Luís Rodríguez explica que no se puede detener el desarrollo de la zona porque se generarán más de mil empleos directos y los vecinos tendrán más opciones para adquirir alimentos y enseres.

Explica el vocero del gobierno regional, en ese mismo artículo, que en esa entidad se invierten 22 millardos de bolívares para el mejoramiento de la carretera Panamericana y así aliviar el flujo vehicular; a decir verdad, una comisión del Consejo Legislativo de Miranda junto al Instituto Regional de Tránsito Terrestre estimó que diariamente transitan por esa vía 32.000 vehículos habiendo sido diseñada para sólo 12.000. Si en los centros comerciales hay estacionamiento para miles de vehículos y estos se llenan, el colapso de la carretera será inevitable cuando se encuentren los que la transitan con quienes entran y salen de estas “ciudades comerciales”.

La construcción de esos y otros centros comerciales en el área metropolitana implica que a su alrededor se mueva una cantidad inmensa de gente; basta el ejemplo del Sambil Caracas, en la Av. Libertador, a la altura de Chacao, donde transitar a pie o en carro es un caos a ciertas horas, especialmente en las franjas denominadas pico. Los vehículos que entran y salen del estacionamiento igual que el río de gente que baja por la Av. Elice son espectaculares.

Para añadirle más leña al fuego, vienen en camino nuevas edificaciones que complicarán más el caos en que ya la ciudad se ha convertido. La periodista Mabel Sarmiento, publicó el pasado mes de abril en el diario *Últimas Noticias*, que la construcción del emporio comercial Sambil en pleno corazón de Candelaria tiene los pelos de punta a más de uno.

Sarmiento escribió:

Los conductores creen que habrá más colas principalmente por las calles ya congestionadas que comunican con Bellas Artes, Parque Carabobo y Fuerzas Armadas. Mientras los comerciantes, principalmente algunos restaurantes, opinan que al abrir sus puertas el Sambil, (prevista para el 2008) verán disminuir su clientela, debido al caos que amenaza por venir.

Pero los que más se quejan son los residentes y trabajadores de algunas instituciones financieras que hay en la zona, pues piensan que el estrés producido por el convulsionado ambiente caraqueño-léase corneteo de autos, bullicio de los transeúntes y vendedores informales, contaminación, pedigüeños, atracos, basuras y huecos- puede verse aumentado hasta el punto de hacer colapsar sus nervios.

Marina Reyes, quien vive en un lado de la esquina de Puente Anauco, es una de las vecinas que al ver la edificación de cinco niveles que albergará 300 locales comerciales, se lleva las manos a la cabeza y sostiene "se me acabó la poca paz que tenía".

**Planes.** Wilfredo Zambrano, director de Gestión Urbana de la Alcaldía de Libertador, señaló que elaboran un plan de rescate integral de la Candelaria.

Comenzarán con la restauración del elevado de la Av. Andrés Bello y luego mejorarán los alrededores, incluyendo zonas comerciales y residenciales. De hecho, hay una propuesta de hacer un distribuidor y de aumentar el ancho de las aceras para soportar el flujo de personas, pero según Zambrano eso se está estudiando con la constructora Sambil, que tiene adelantado un plan, y con MINFRA, órgano a quien le compete también la materia.

Un vocero de la alcaldía también mencionó que esa zona es propensa a inundaciones, y añadió que diagonal a la construcción hay un inmueble abandonado que tiene tres sótanos llenos de agua. “Los cinco pisos subterráneos de ese nuevo centro comercial deben tener un buen sistema de drenaje.

### **Todos los males juntos**

Charles Ruiz, acaba de cumplir 26 años, tiene 3 hijos varones, de edades consecutivas: 4, 5 y 6 años. Este joven que trabaja desde las 8 a.m. sin hora fija de salida, gana sueldo mínimo y vive en el otro extremo del lugar donde trabaja. Nos contó su travesía desde Petare hasta la Av. Universidad. Empezó describiendo su salida de La Bombilla en el Jeep que tarda 20 minutos aproximadamente porque el rústico donde se traslada va bajando a 60 km/h; según comentó, las calles son muy angostas y entre otros carros que suben y la multitud que camina a esa hora por todo Petare, hace muy accidentado el trayecto. “La gente en Petare sale de madrugada porque no pueden darse el lujo de llegar tarde, ni de faltar a sus trabajos, así que, como sea, hay que moverse, todo el mundo va sacándole la mano al chofer y yo voy casi en las piernas de un pana, rogando que no se atraviese otro carro y nos deje varados en la vía, porque ya nadie sabe cuál calle es flecha y a esa hora no importa nada”.

Según el estudio de movilidad de la Alcaldía Metropolitana y que citamos anteriormente, el lugar de origen más importante en Caracas es Petare donde se mueven más de 500.000 ciudadanos que salen de sus casas desde las 5 de la mañana. Esta cantidad representa el 10,28% de los viajes en transporte público que se realizan diariamente en el área metropolitana. Charles forma parte de este grupo.

Explicó también que si por mala suerte le toca vivir un día de retraso en el metro, la desesperación comienza a apoderarse de él, porque la cantidad de gente que siempre está esperando en la estación Petare no permite que entre más nadie. Charles señala que tomar un carrito desde ahí es imposible, “ya las mototaxi están agotadas y sólo hay una ruta, pienso que si me devuelvo hasta la altura de la entrada de la Cota Mil podría tomar un carro que viniera de Guarenas o Guatire, incluso de Barlovento. A veces se paran a dejar a alguien y uno aprovecha, a pesar de que cobran el doble y vas parado te sueltan en el centro, bueno, si deciden tomar la Cota es mejor bajarse en Maripérez a la altura de la Av. Andrés Bello, pero si se van por la Francisco Fajardo la cosa se pone difícil porque esa avenida a toda hora tiene cola, de todos modos uno les avisa que hay un lío allá abajo y los panas se van por la Cota”, relató.

Charles cuenta que la cantidad de personas alrededor de la estación Petare es sorprendente, “parece una marcha o concentración política en plena campaña electoral”. Al colapsar el sistema subterráneo de transporte se descontrola la vida de todos los que están cerca de ella, según refiere Charles. “La redoma de Petare, que es caótica a toda hora se vuelve un pandemonio por la cantidad de gente, autobuses, motos, camionetas y taxis. El ruido de la gente, los buhoneros, y las cornetas de los carros, más los motores y sus emanaciones, hacen de aquello un campo de batalla donde no se sabe quién pertenece a cuál bando o cuántos bandos hay”, explicó.

Pero él también tiene varias opciones, según comentó, “puedo buscar los carros que vienen de oriente; sentarme hasta que todo pase; empezar a caminar con dirección oeste a ver si adelanto camino hasta que el metro restablezca su servicio, o, devolverme a mi casa”, manifestó Ruiz, pero evidentemente su responsabilidad no le permitiría usar esta última opción.

## **Un laberinto sin salida**

Publicó el diario *Últimas Noticias* en su edición del día sábado 21 de abril de 2007, en la página 3, el reportaje titulado “Ser peatón en Caracas no es ninguna “papita”. En él se presenta una semblanza de la situación peatonal del centro de Caracas a partir de todas las infracciones que comenten los que van a pie y los motorizados.

Se describe todo un caos donde se aprecia un motociclista sobre el rayado peatonal que atropella a quienes cruzan correctamente y 15 segundos después otro motociclista, pero de un cuerpo policial continúa el abuso. “No se puede caminar por la acera debido a que está repleta de comerciantes informales; todos prefieren hacerlo por la calle”.

Este reportaje además señala que la desidia de la gente en la ciudad cada vez se hace más grande: una persona es capaz de botar basura al piso mientras pasa al lado de un contenedor, objeto que además estorba en gran medida el paso peatonal. Asimismo, recalca el drama que sufren las personas que intentan cruzar la calle porque el rayado casi siempre está repleto de carros mal parados y aunque la luz esté en rojo las motos pasan como por una autopista.

Por último, dice lo siguiente: “dejé de ver la calle como una competencia en la que gana el “más vivo”, ser amable, no cuesta nada y nos ayuda a que la ciudad también tenga una cara amable”.

El diario *El Universal* en su edición del 1 de junio de 2006, en la primera página del cuerpo cuatro, publicó: *Esquinas multiplican el caos*; y señala que si bien todo el centro de Caracas, en relación a la vialidad, es caótico, hay ocho esquinas especialmente complejas donde los problemas se agravan por la actitud de conductores, peatones y autoridades.

Apunta, la reportera Díaz Guillén, quien suscribe el reportaje, que los transportistas no respetan las señalizaciones puesto que el semáforo es ignorado. Obvian las paradas dejando y recogiendo pasajeros en cualquier parte, tampoco respetan la indicación de mantenerse en el carril que les corresponde que es el más cercano a la acera.

Luego dice que, al intentar diagnosticar quiénes son responsables del caos, resultan los conductores de transporte colectivo los principales responsables. El Instituto Metropolitano de Transporte recomienda un plan educativo dirigido a peatones, conductores y transportistas para garantizar que estén claras las reglas de juego, a la hora de que se multe a quienes violenten las reglas.

Explicó el alcalde metropolitano, Juan Barreto, para dicho reportaje que: “Además de las infracciones que comenten los conductores de los vehículos de transporte colectivo, los transportistas clonan las unidades que les otorga FONTUR, hasta con el mismo número de serial”.

Luego continúa explicando Barreto: “Otro problema lo constituye los llamados avances, empleados de las líneas que manejan las unidades que no están sindicalizados, no tienen seguridad social ni cobran beneficios” lo cual desemboca en una serie de infracciones a las que se obliga este tipo de empleado para, como explica el reportaje, “evitarse las colas y ganar más dinero”.

También publica el diario *Últimas Noticias* el jueves 17 de mayo de 2007, en la página 10, un reportaje suscrito por Enrique Hernández, Alejandro López, Juan Pedro Posan y Alfredo Roffé titulado: *Cómo superar el colón caraqueño*.

El escrito presenta un abanico de dificultades que vive día a día el caraqueño y las obvias soluciones que, opinan quienes escriben, deben ponerse en práctica. En tal sentido señala el artículo:

Bernal anuncia que el Gobierno Nacional aprobó 250 millardos para desarrollar un sistema superficial de transporte en Caracas (VEA 12-05-07). Pero no lo adelanta porque el anuncio formal lo hará el Presidente. En la acertada sección de ÚN “Caracas 440” del 12-05-07, se dice que “La ciudad requiere vías expresas” y señala, entre otras cosas, que Caracas debería tener 20% de áreas destinadas a vialidad y sólo tiene 12%.

Luego, con un alo de sarcasmo indica, a modo de crítica que el alcalde conoce lo que todos padecen y las soluciones genéricas a problemas extremadamente visibles:

Afortunadamente se mantiene la preocupación por el deficiente sistema de transporte de la capital. Muy bien. Hay que construir enlaces norte sur, completar la vialidad actual y, urgentísimo, desarrollar un sistema de transporte público complementario al metro. Muy bien. ¿Mientras tanto qué?

¡Los alcaldes tienen en sus manos una responsabilidad palmaria! ¡La de admirar el tráfico y parece que lo ignoran! Por ejemplo, regular los sitios para estacionar carros en las vías (cómo se aligeraría el tráfico en el centro, en el este y en el oeste, si impedirían parar carros en ciertas calles a ciertas horas), también les compete facilitar el flujo en los semáforos especialmente en horas pico. ¡Bravo por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre! Que tiene hoy un operativo, ojalá sea permanente, en el cual coloca entre 6:30 AM a 6:30 PM, fiscales y fiscalas, en La Intercomunal La Trinidad-El Hatillo que ha mejorado el tráfico y sus efectos colaterales. Otra

medida elemental es ordenar el transporte actual en sus rutas, horarios, frecuencias, paradas, etc.”

Pero eso son caracteres chinos para nuestros alcaldes.

En fin, si tuvieran una oficina con un ingeniero de tráfico, una camarita, una calculadora, una libretita, un mongol y una moto taxi a su disposición, pudieran atenuar los colones caraqueños más de lo que ellos figuran. Pero no, hay que esperar que el Presidente se arreche, otorgue recursos y exija eficiencia. Otra cosa, ¡cuidado con los segundos y terceros pisos en autopistas (del este)!, el transporte y el tráfico urbano son temas viejos, hay experticia en el país que priorizaría el traslado colectivo de personas y no de carros privados.

Para el buen actuar es indispensable un acertado diagnóstico, capacidad perspectiva y sentido común. Trilogía escasa ¿habrá que importarla?

### **Dimensiones del estrés**

Los cuatro viajeros que relataron sus experiencias manifestaron que a pesar de los contratiempos que a las 7 de la mañana ya tienen casi todos los días, aún están frescos porque la faena apenas comienza y cuentan con el ánimo para iniciar su jornada. La temperatura a esa hora de la mañana es agradable y apenas es el primer traslado del día. Aunque después de 20 minutos estén en el mismo sitio y con las mismas interrogantes porque ninguno ha logrado llegar a su destino.

Alrededor de las 7:45 de la mañana, según los testimonios de Marisela, Kira, Alexandra y Charles, no sólo no han podido llegar a sus trabajos sino que casi siempre están atascados en algún lugar. Según explica el especialista neurofarmacólogo y médico internista Rubén Naddaf, “las expectativas de llevar a cabo sus jornadas están seriamente amenazadas porque ya están estresados. Cuando

estamos frente al volante en una gran cola, o caminando por una calle congestionada o en un vagón del metro atiborrado de gente o en cualquier situación desagradable, de la que no podemos escapar, porque nuestra responsabilidad no nos lo permite, y debemos llegar a nuestro destino, nos movemos a base de adrenalina, eso es lo que llamamos estar estresado”.

“Este estrés produce cambios orgánicos muy específicos a nivel central, en el sistema nervioso autónomo y el sistema nervioso central: el sistema autónomo es quien comanda las funciones vitales, por ejemplo, cuando vas manejando, el sistema va en automático: sistema digestivo, memoria, tensión arterial, coordinación, todo, igual que cuando duermes, todo va funcionando en piloto automático, este sistema, de una manera aguda o crónica puede descompensarse. Nosotros tenemos, en el sistema nervioso central grupos de neuronas que controlan esas funciones vitales, ellas liberan neurotransmisores y estos son los mensajeros químicos. Dentro de ellos está la noradrenalina, adrenalina, serotonina, dopamina, acetilcolina, que son los más importantes y de extrema relevancia”, explicó Naddaf.

Asimismo, señaló que neuroquímicamente el estrés se trata de un descenso de noradrenalina, que es la planta principal de energía; “ese es el alto voltaje, es el director de la orquesta, mientras que la adrenalina es una planta de energía accesoria, funciona cuando hace falta una cantidad adicional de energía, cuando te asustan, cuando te tiran un carro encima, se prepara tu organismo para una función específica. Por su parte, la serotonina es un neurotransmisor de serenidad tranquilidad, cordura. La dopamina es el neurotransmisor de la felicidad de la alegría, cuando uno está rumbeando tiene mucha dopamina en un área del cerebro que es la mesolímbica mientras que cuando uno está estudiando tiene la dopamina en la corteza cerebral, hay una dualidad en la dopamina, la usamos en mayor o menor cantidad en áreas específicas del cerebro. Si tuviésemos mucha dopamina en el área mesolímbica estaríamos todo el día de fiesta, ella está presente en momentos de gratificación; en el orgasmo, por ejemplo, los psicotrópicos actúan liberando dopamina”, aclaró Naddaf.

Kira Hernández y Charles Ruiz caminan diariamente desde extremos opuestos de la ciudad en direcciones encontradas, siguiendo la línea dibujada por el metro y sus estaciones. En ambos casos forman parte de una manifestación espontánea de densidad poblacional capitalina. Marisela advierte a su jefe constantemente que llegará tarde, pero reconoce que no sabe hasta cuando le aceptarán los frecuentes retardos. Alexandra manifestó que ante los conflictos de transporte y los persistentes retrasos a sus clases ha optado por subirle el volumen a su radio mientras pasa la mañana en la cola, que pensar en la evaluación a la que no llegará.

Los cuatro coincidieron en que ya a las 8 a.m. cuando aún están metidos en una cola crece su angustia ante la imposibilidad de tomar el control de la situación que les toca enfrentar cada día. Esto los hace sentir cansados desde temprano, a pesar de ser personas jóvenes y de tener pocas horas despiertos, ellos consideran que la resignación no es suficiente paliativo para el malestar.

El Dr. Rubén Naddaf explicó que en el caso del estrés, lo que ocurre es que se va agudizando y se vuelve crónico. “Es una descompensación en la cual la noradrenalina baja, aumenta la adrenalina y esta última paraliza los linfocitos, deteriora el sistema de regeneración, ese que funciona todas las noches, el mismo que regenera los tejidos durante el sueño profundo y que la adrenalina entorpece acelerando un proceso de envejecimiento. Hay un circuito del estrés que va a la zona mesolímbica, procesa la información y ve cómo uno reacciona, generalmente hay un circuito que dispara la adrenalina y afecta al hipotálamo e hipófisis, generando cortisona, ésta por su parte es una hormona típica del estrés que se metaboliza muy rápidamente, es decir, no se puede medir, por lo cual cumple su función y se degrada. Hoy en día hay hormonas que pueden medir e identificar que un individuo está estresado”.

Explica el doctor Naddaf que la gente empieza a sentirse mal porque el sistema que mantiene el balance, el que permite hacer tantas cosas como físicamente o intelectualmente se pueda hacer o manejar, se desequilibra. “Tras esa descompensación el individuo se siente cansado, tiene mucho sueño pero no duerme bien porque existe un sueño específico para cada neurotransmisor, es decir, si no se duerme bien, no se tiene el sueño profundo, el individuo no se recupera, no se libera la hormona de crecimiento; esa que regenera el organismo y así empiezan los padecimientos y somatizaciones, hay gripe, bronquitis, trastornos digestivos, úlceras y otras afecciones que pueden ser aún más graves”, especificó Naddaf.

Además dijo que “el examen de sangre de un paciente con úlcera gástrica por ejemplo presentará, adrenalina alta, noradrenalina baja, serotonina alta; una persona con bronquitis tendrá serotonina alta, serotonina libre altísima y noradrenalina baja. Es decir, se pueden clasificar estos padecimientos en dos grandes enfermedades una por exceso de adrenalina y déficit de noradrenalina: trastornos gastrointestinales, trastornos respiratorios, cáncer, trastornos neuromusculares y están otros por exceso de noradrenalina y muy baja serotonina que son enfermedades inmunológicas, soriasis, esclerosis múltiple, etc.”

También el ex presidente de la Sociedad Venezolana de Psiquiatría, Robert Lespinasse, advierte en una entrevista concedida a la periodista venezolana Vanessa Davies, publicada en la sección de reportajes de la página Web de RCTV, específicamente el trabajo: *Caracas se ha convertido en una gran telaraña automotora*, que “las personas que se quedan atrapadas en las colas viven situaciones muy intensas de angustia, de desesperación, de ganas de salir corriendo; aun más, acota el especialista, “son presas de una gran mortificación, porque por más que se preocupen no podrán resolver el problema de inmediato”.

Asimismo, apunta el psiquiatra que todo lo expuesto anteriormente “genera una intensa tensión muscular y lo más recomendable es llevar la cola con calma,

respirar profundo y resignarse a que esta situación que forma parte del diario vivir de los caraqueños. De lo contrario si se asume otra conducta causará estragos en la salud del individuo”.

Marisela Atencio nos comentó que ni siquiera la resignación funciona para ella: “Una cree haber tomado las previsiones y asume la cola como parte de la vida, igual, siempre o casi siempre, porque hay días de caos normal, se aparece un desubicado que no entiende las normas del juego caótico y las rompe, ya que dentro de todo ese caos hay un orden; que una va asumiendo a medida que pasa el día y se repiten las incongruencias cotidianas, la moto en la acera, el peatón que no cruza en su rayado, el que camina al lado de una entre los carros, el conductor que da la vuelta en u donde no debe, el motorizado que se lleva los espejos retrovisores, el camionetero que deja y recoge pasajeros en cualquier parte; una va angustiada y la cosa es como gradual, va aumentando hasta que termina de explotar al final del día cuando siempre se está malhumorada pero, a veces, alguien se adelanta y explota el estrés vespertino a media mañana”.

La periodista Nélide Fernández Alonzo en su artículo del sitio Web del diario *El Universal*, “Accidentes causados por estrés”, escribió:

“El psiquiatra Luis Madrid asegura que los venezolanos están viviendo "momentos difíciles de mucho estrés", lo que los hace más agresivos al manejar, pero además sucede que "se han perdido los límites de lo tuyo y lo mío. Hay abuso sin culpas. Se trata entonces de un acto inconsciente”.

Así se explica entonces que los semáforos sean un objeto casi decorativo en la ciudad, tanto para conductores como para los peatones; que "comerse" una flecha sea rutina o que las aceras sean un canal alternativo para motorizados.

Todos estos abusos incrementan la violencia en la ciudad capital y desenmascaran el hecho de que "la gente está neurotizada".

Ese aumento de la ansiedad y el estrés también ha influido en la "pérdida de la capacidad de colaborar que tenía el venezolano y ya no es frecuente que un conductor se pare a ayudar a algún accidentado", dice la psicóloga clínica Tamara Blanco.

La especialista apunta que ese exceso de estrés, la pérdida de la capacidad de recreación y la necesidad de trabajar por más horas para poder estirar el presupuesto producen ciudadanos "apagados o pasivos" o, por el contrario, "impulsivos o agresivos".

Luego, la periodista, haciendo referencia al número de accidentes que se registraron durante los días de asueto de la semana mayor 2007 escribe:

“La imprudencia, el exceso de velocidad, la ingesta de bebidas alcohólicas y las condiciones de las vías fueron las causas más frecuentes de los accidentes y, exceptuando al último de esos elementos, cada uno de ellos tiene su razón de ser en la conducta acelerada y estado de estrés que vive el ciudadano local. Cuando los venezolanos, y sobre todo los caraqueños, salen de vacaciones, sueltan esa ansiedad, esa rabia y esa depresión que generalmente está reprimida", explica Madrid, quien señala que cuando estos sentimientos se mezclan con el alcohol se aceleran los conflictos y las actitudes agresivas, tanto al manejar como en otros momentos.

Por otra parte, cuando llega la hora de regresar al hogar, a la realidad, existe la sensación de que las vacaciones fueron muy cortas, lo que aumenta la depresión, recuerda el especialista. El retorno se hace entonces tedioso y, aunque no se quiere volver a casa, tampoco se quiere estar mucho tiempo en la vía detrás de un bobo "que va a 10 km/h".

Así pues, la persona tranquila, colaboradora y cortés que era el venezolano, ha ido desapareciendo porque la sociedad ha sufrido "un proceso de desgaste gradual" que ahora sufre las consecuencias de un reinado "yoísta", dice, por su parte, Blanco.

Pero si ese ciudadano egoísta día a día se enfrenta a asfaltos más deteriorados, semáforos que no funcionan, peatones que se atraviesan o conductores que no respetan luces ni rayados, aceras que están ocupadas por ventorrillos y que impiden el paso de los que andan a pie, entonces "la violencia se va haciendo cotidiana" y "se pierde la capacidad de sorpresa", dice la psicóloga.

La anarquía es un combustible de la agresividad pero, por otra parte, "es consecuencia de la situación de impunidad que reina en la ciudad". Se trata de un círculo vicioso que atenta contra la salud mental del venezolano.”

### **Sólo cuatro vidas caraqueñas**

A las 8:30 de la mañana, según cuentan nuestras vidas ejemplos, es la hora en que casi siempre están llegando a su destino. Alexandra, Kira, Charles y Marisela, confiesan tener una vida muy estresada de la cual no pueden salir. Por muchos esfuerzos que hagan para evitar todas las situaciones antes narradas, no logran solventar la situación; no tienen más opción que vivir así o quedarse en sus casas, pero evidentemente su responsabilidad no les permitiría usar esta opción, así que se lanzan a la calle desde muy temprano con la meta de llegar a tiempo para empezar sus labores, pero la ciudad de Caracas les desvía siempre de este propósito.

Para este reportaje sólo hemos utilizado los relatos de 4 de los 4.966.136 ejemplos de personas quienes, según el estudio de movilidad antes mencionado, se trasladan en la ciudad de Caracas a tempranas horas. Alexandra, Kira, Charles y Marisela, reflejan una multitud que día a día está sometida a múltiples situaciones que obstaculizan constantemente sus vidas, ocasionándoles estrés. Ellos apenas relataron pocas de las miles experiencias que viven, dejando a un lado los problemas personales de cada quien, y otras situaciones ligadas a la tensiones políticas o económicas por las cuales también sufrimos todos los caraqueños y por ende los venezolanos. Es lamentable descubrir en esta investigación que a esa hora de la

mañana, cuando se está comenzando el día ya gran parte de la población caraqueña está estresada.

Las dimensiones del estrés en la ciudad de Caracas abarcan desde las presiones que ejerce el tráfico, de peatones y vehículos, los obstáculos que deben zaquear los que de cualquier manera se desplazan, la contaminación sónica y atmosférica producida por los embotellamientos, la angustia que causa tardar horas para trasladarse pocos kilómetros, el colapso de los medios públicos de transporte, la anarquía reinante en sectores donde la acera es para muchas cosas menos para caminar, la frustración de sentir que no se puede hacer nada al respecto, etc. Todo eso se vuelve un cóctel explosivo del que resulta difícil escapar.

Siendo responsabilidad de peatones, conductores, autoridades, visitantes y demás involucrados. Todos formamos parte y somos pieza fundamental del orden caótico de Caracas. Parafraseando al doctor Naddaf, acostumbrarse al estrés significa funcionar todo el tiempo en sobre marcha, con el combustible de alto octanaje que es la adrenalina, el cual, de usarse siempre, descompensa el motor y desequilibra los procesos básicos manteniéndonos en constante zozobra.

Ante esta problemática todos los que vivimos en Caracas estamos expuestos a sufrir graves consecuencias causadas por el estrés que estamos padeciendo. Las autoridades en vez de buscar una salida rápida y viable al asunto, se hacen de la vista gorda; cada día se agravan más los problemas de tránsito, inseguridad, basura, buhoneros, indigencia, y mala planificación urbanística entre otras. Por lo tanto, no podemos seguir esperando que nos resuelvan el problema, es hora de que los ciudadanos asumamos con conciencia esta dificultad y tomemos acciones de manera individual para darle un cambio urgente al sistema de vida que estamos llevando, porque si no, probablemente los males generados por el estrés se apoderen de nosotros de forma irreversible.

## **Respira profundo**

En 1996, Patricia Valderrama y Teresa Pereira, bajo la tutoría de la Prof. Elsa Ritter, para optar al título de licenciadas en psicología, realizaron como trabajo de grado una *Evaluación comparativa de la relajación progresiva y la técnica de respiración abdominal en situaciones de estrés inducido experimentalmente*. En este proyecto, encontramos una alternativa que pudiese aliviar esa carga que día a día afecta más a los habitantes de Caracas.

Este proyecto tiene como objetivos generales, la evaluación comparativa de los efectos de entrenamiento en relajación progresiva y en respiración abdominal sobre las respuestas: A) Fisiológica, tasa cardíaca, presión arterial y tasa respiratoria, B) Somatomotoras, actividad electromiográfica y respuestas gestuales de estrés. C) Cognitivo conductual, ejecución en resta seriada en nivel de estrés, en situaciones de estrés inducidas experimentalmente.

El mismo explica en su parte introductoria que: “el desarrollo del enfoque conductual de la psicología la ha conducido a varias tesis que hasta hace poco eran consideradas de ingerencia exclusiva de la medicina, la aplicación de principios derivados en el análisis experimental de la conducta a trastornos físicos y de la salud se ha traducido en el establecimiento de la medicina conductual.”

Este proyecto se ubicó en el marco de la medicina conductual antes mencionada, por lo cual las autoras expresaron que su interés estaba dirigido a la evaluación de dos técnicas de relajación en situaciones de estrés. Según plantearon ellas en su investigación, algunos especialistas coincidieron en que la técnica de relajación progresiva es la más efectiva en el tratamiento de los problemas de estrés, a diferencia de otras como “la original de Jacobson 1939 que exige la intervención de numerosas sesiones de entrenamiento, hasta 50 sesiones, razón por la cual han sido elaborados protocolos que abrevian dicho aprendizaje”.

Valderrama y Pereira citan en su trabajo: “Labrador y otros (1993) hacen énfasis en el valor de una respiración correcta, lo cual permite una apropiada oxigenación del organismo. Las condiciones de la vida actual crean hábitos de respiración poco adecuados. Posturas, ropas, ritmos de vida y las situaciones de estrés repercuten en patrones de respiración caracterizados por un ritmo acelerado y una escasa intensidad.”

Agregan que estos autores concluyen que una respiración inadecuada provocará una menor oxigenación de los tejidos, un mayor trabajo cardíaco y una mayor intoxicación del organismo, lo que favorecerá la aparición de ansiedad, depresión, etc., en cambio los efectos serán contrarios al crear hábitos de respiración adecuados.”

En la respiración abdominal, según explican ambas autoras en su trabajo, el agente principal es el diafragma y la influencia de este músculo se manifiesta por un levantamiento de las paredes abdominales en cada inspiración. Este tipo de respiración se observa constantemente en los niños de ambos sexos, con la edad suele desaparecer.

Asertivamente, el proyecto de Valderrama y Pereira, obtuvo los resultados esperados, “Los resultados obtenidos permiten identificar la relación existente entre la especificidad del tratamiento y la especificidad de la respuesta, pues el entrenamiento en relajación progresiva resultó más efectivo para el control de la actividad electromiográfica mientras que el entrenamiento de respiración abdominal fue más efectivo en el control de la tasa respiratoria. Al resultar tan efectiva la respiración abdominal como en relajación progresiva para la obtención de estados de relajación, resultaría conveniente promover su utilización en la práctica clínica”.

Los resultados arrojados por el trabajo de grado de las especialistas en cuanto al combate del estrés y las lamentables consecuencias expuestas por el doctor Nadaff representan un importante aporte experimental a las consideraciones teóricas preexistentes en esa materia. No obstante, aclaran las autoras que con su tesis no pretenden, en ningún caso, ser concluyentes sino, a partir de las observaciones obtenidas y sus aplicaciones prácticas, incentivar la investigación en cuanto a técnicas de alivio ante el estrés y los padecimientos que de él se derivan, explicando que poco han sido estudiadas a pesar de las dimensiones de dicha aflicción en nuestra sociedad a raíz del estilo de vida al que nos vemos sometidos, haciendo énfasis en el desarrollo y exploración de la respiración abdominal.

Adicionalmente, es necesario mencionar el trabajo de las doctoras en psicología de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), Montserrat Conde Pastor y M<sup>a</sup> del Prado Rivero, material publicado en la Pág Web Saludalia.com.

El citado estudio señala, coincidiendo con las apreciaciones de Valderrama, Pereira y Nadaff, que, en la actualidad, existe una amplia gama de enfermedades de causa psicosomática, fundamentalmente originadas por el estilo de vida de quienes las padecen o bien están estrecha y proporcionalmente asociadas a situaciones de estrés o a conductas inadecuadas; tal es el caso, por ejemplo, de la hipertensión arterial esencial, los dolores de cabeza y algunos trastornos gástricos, entre otros.

Es en estos casos donde la psicología del aprendizaje viene, desde hace tiempo, estudiando este tipo de comportamiento, desarrollándose multitud de métodos útiles para contrarrestar los padecimientos asociados a la ansiedad y el estrés, logrando, en muchas ocasiones, grandes éxitos.

También expresaron en este mismo trabajo, según un protocolo derivado de la técnica de Jacobson, que siempre se ha considerado que la relajación es el método por

excelencia para que el sujeto consiga reducir sus niveles de activación, tanto ante situaciones de estrés, como en reposo; en tal sentido describen un método de relajación rápida y completa que consiste en tensar y relajar todos los músculos a la vez, el cual puede realizar sentado, acostado o de pie. Explican también Conde y Prado que a pesar de que el método requiere una cierta experiencia, una vez adquirida resulta eficiente, obteniéndose un correcto estado de relajación en tan sólo unos minutos, acotando además que, después de cada sesión de relajación, es preciso realizar tres o cuatro respiraciones profundas.

Algunos estudios recientes han puesto de manifiesto que la utilización de técnicas respiratorias puede ser igual, o incluso más efectiva, que la técnica de relajación muscular progresiva a la hora de conseguir un control de la agitación por estrés por parte del sujeto. Y como acota la descripción del trabajo de la UNED, inhalar y exhalar profundamente es necesario en el cierre de la técnica muscular. Evidentemente, la utilización de técnicas respiratorias se convertiría, en este caso, en el procedimiento de elección para conseguir instantáneas reducciones efectivas en la activación psicofisiológica, por tratarse de un método sencillo y fundamentalmente más rápido que las técnicas musculares.

El uso de técnicas respiratorias tiene una gran tradición a lo largo de la historia. El problema científico metodológico ha sido que no han estado respaldadas por investigaciones controladas que las validen, pero, en la actualidad, trabajos controlados como el de Valderrama y Pereira demuestran su eficacia.

A pesar de no contar con datos estadísticos, podemos decir que no sólo los cuatro personajes que dibujan esta historia están propensos a padecer de estrés, sino también todos los que se mueven de un lugar a otro en Caracas están expuestos a los factores estresantes antes mencionados. Nos atrevemos a señalar que el estrés está en el aire caraqueño y, a la vez, en ese mismo aire se encuentra parte de la solución.

Tomar bocanadas de ese aire, frente al volante, o como copiloto durante un descomunal embotellamiento; esperando el subterráneo que no llega, o atrapados en uno de sus vagones; sentados prácticamente sobre las piernas de otra persona dentro de un jeep atiborrado de usuarios; de pie en una destartalada unidad de transporte público; ante el absurdo de las edificaciones que ya no caben en el mismo espacio; caminando entre buhoneros; escuchando las miles de canciones que ofrecen los vendedores de CD al mismo tiempo; esquivando la fragante basura y los fétidos huecos en la calle; enfrentándose al mal humor de los conciudadanos y al propio, debemos respirar, no sólo para lograr, mediante el oxígeno, la combustión que motoriza nuestros sistemas básicos de supervivencia sino que, mediante la técnica propuesta por Valderrama y Pereira, disminuir la agitación que produce el lamentable panorama antes descrito.

La técnica que puede practicarse en cualquier escenario consiste, según el Procedimiento básico de control de respiración, basada en los planteamientos de Labrador y F, y Cruzado J.A. y Muñoz M. (1993) y Lichstein (1998), en colocar una mano debajo del ombligo, encima del abdomen, y la otra encima del estómago, en la parte superior del ombligo. Luego respirar como siempre sin hacer ningún esfuerzo, pausar 10 segundos, tomar 3 respiraciones profundas y botar el aire por la boca, finalizar con tres ciclos. Posteriormente contar hasta 4 durante cada inspiración y hasta 4 en cada espiración, a un ritmo propio, pausar nuevamente por 30 segundos.

Según los autores, es prudente en este ejercicio, conseguir que la respiración sea cada vez más lenta con pausas de 10 segundos. Posteriormente seguir contando hasta 4 en cada inspiración; al terminar y sentir que se tomó todo el aire que es posible se cuenta nuevamente hasta 2 antes de comenzar a expulsarlo lentamente a la cuenta de 4, cuando se haya expulsado todo el aire hay que volver a contar hasta 2 antes de comenzar nuevamente el ciclo de inspiración- espiración.

Los autores antes mencionados recomiendan que se continúe respirando de la forma anteriormente indicada contando hasta 4 para inspirar, 2 para retener el aire, 4

para espirar y 2 al quedarse sin aire, y mantener esa secuencia en cada ciclo inspiración- espiración.

“A continuación va a centrar su atención en la mano que tiene debajo de su ombligo, encima de su abdomen y mientras continúa respirando a un ritmo de 4x2 va a procurar que sólo esta mano se levante con cada inspiración (pausa de 1 min). Reforzar la respuesta correcta o respuestas aproximadas con frases tales como: “Muy bien lo está logrando, cada vez su respiración es mas profunda”, muy bien fíjese cómo la mano que tiene debajo del ombligo, es la que se está levantando, lo que significa que su respiración es cada vez más profunda”). Observe como con cada inspiración se hincha la parte inferior de su tronco contra el pantalón (pausa de 10 segundos)”, explican Labrador y F, y Cruzado J.A. y Muñoz M. (1993) y Lichstein (1998).

Para ir cerrando el ejercicio, la respiración 4x2, debe ser cada vez más lenta y profunda, se centra la atención en la espiración, procurando hacer un breve sonido con los labios cada vez que se exhala, este sonido, según exponen los planteamientos de los autores, va a permitir mantener un mayor control sobre el ritmo respiratorio lo que otorgaría un mayor estado de relajación.

“Piense ahora en una escala que va del 0 al 100, en la que el 0 representa relajación completa y 100 un máximo de tensión. Considere dónde se ubicaría aproximadamente usted en esa escala y recuerde el número para cuándo abra los ojos. Muy bien, voy a contar del 5 al 1, cuando llegue a 1 recupérese por completo. 5, 4, 3, 2,1: abra los ojos, recupérese”, concluyen los autores.

Si bien no desaparecerán los problemas que causan el estrés, porque no tenemos control sobre ellos, lo cual nos frustra y desespera, la respiración nos devuelve la sensación de control, permitiendo que estemos relajados para enfrentar el siguiente episodio por vivir.

## **5. CORTO DOCUMENTAL**

## **5.1. Sinopsis**

### **Respira profundo**

La muerte es el comienzo de esta historia, desenlace al que pueden llegar los habitantes de la ciudad de Caracas. El estrés crónico generado por diversas situaciones que a diario deben atravesar los caraqueños para subsistir en su ciudad los puede matar. Este corto muestra las causas que pueden ocasionar el descenso de noradrenalina y el exceso de adrenalina, lo cual produce una descompensación que, científicamente, es el estado del estrés. Esta película es una reflexión sobre la forma de vida que está llevando el caraqueño y cómo ésta lo afecta en su salud, además plantea una propuesta que puede aliviar esa carga que día a día aflige más a los habitantes de Caracas.

## 5.2. Guión literario

### Respira profundo

**Conflicto:** La vida y la muerte

Alguien muere... y se percibe con un pito intenso luego de haber visto la imagen de un hombre conectado a un electrocardiograma en función...

#### 1er. Episodio

Una persona muere en la sala de emergencia de alguno de los hospitales que se encuentran en la ciudad de Caracas, los cuales se van mostrando uno a uno desde sus fachadas; al igual que muchos rostros tensos de personas quebrantadas de salud que se encuentran en estas salas a la espera de una atención médica.

#### 2do. Episodio

Tres mujeres y un hombre que se destacan entre cientos de ciudadanos; atraviesan varias situaciones que van afectando su salud paulatinamente, según van superando cada episodio. La primera escena comienza con el rostro estresado de una mujer que va manejando en una gran cola, luego entra otra imagen de mucha gente que camina a la estación del metro, posteriormente, ya en el andén aparece la segunda mujer esperando un vagón para abordar, acompañada de miles de personas que junto a ella también quieren montarse en cuanto se detenga el tren. El silencio de la tensión de esa espera, la gente camina como un rebaño hacia dentro de tren una vez que abre sus puertas, y entre empujones y maniobras logran pasar a un vagón ya repleto de personas. Una vez que todos los pudieron entrar se ubican, se escuchan algunos comentarios acerca de esa experiencia cada día en el metro. La tercera mujer,

aparece parada entre mucha gente, ya molesta de tanto esperar una unidad de transporte público, luego surge la imagen del hombre que logra irse en un jeep.

Se muestran todas las situaciones por las cuales atraviesan los ciudadanos para trasladarse de un lugar a otro, desde buhoneros obstaculizando el paso peatonal de las aceras del centro de Caracas, hasta basura, indigentes, motos y tráfico vehicular.

**1er. punto de retorno:** descubrimos que las situaciones expuestas generan estrés en la gente que las vive, y que probablemente sea un gran número de personas que padece esta enfermedad.

### **3er. Episodio**

Los 4 personajes en medio del caos, con rostros de desesperación se alteran de tal manera que colapsan, esta tensión se presenta en los gritos que la primera mujer que va manejando su vehículo, le propina a un chofer de autobús que no le permite salir del desastre donde se encuentra sumergida.

El tráfico vehicular colapsado y los vendedores ambulantes que bien temprano están trabajando en la ciudad desatan la ira de la mujer que va manejando, la cual expresa su impotencia en el rostro, mientras el autobús de transporte público no la deja pasar, cuando por fin lo logra igualmente emite un gran gesto de rabia acompañado de un grito de histeria mientras sale del desastre.

**Punto Medio:** La mujer está histérica y no sabemos que va a ser de todas las demás personas estresadas.

#### **4to. Episodio**

Una a una se muestran las situaciones que las personas enfrentan desde cuatro puntos distintos de la ciudad de Caracas. Cada uno dibuja la caótica parte de la ciudad que forma parte de su día a día, pasan por la bulla constante de las cornetas de los vehículos, el sonido de los motores, la música de los buhoneros, el humo de los carros estacionados por la cola, los gritos de la gente y las autoridades de tránsito que ignoran aquel caos.

**2do. punto de retorno:** Una imagen en negro, acompañada del sonido de una respiración profunda abre la siguiente escena donde inmediatamente se escuchan los latidos del corazón de una persona, a medida de que va respirando profundamente.

#### **5to. Episodio**

Escuchamos varias respiraciones profundas, descubrimos el rostro que aparece en pantalla es una de las personas que estuvo en varias de las imágenes anteriores envuelta en un caos, pero ahora está serena. Vemos la expresión de su rostro que va suavizándose poco a poco, finalmente vemos el color blanco en pantalla y unos ojos azules que se abren a la vida nuevamente, se escucha el sonido cada vez más fuerte del titilar del electrocardiograma con el ritmo cardíaco, anunciando que a regresado a la vida.

### 5.3 Guión Técnico

PRESENTACIÓN:

ENTRA SONIDO DE PRESENTACIÓN

UCV\_ESC.  
TRABAJO DE GRADO

CORTOMETRAJE:  
RESPIRA PROFUNDO....

(Se oye en primer plano el ruido aturridor de un electrocardiograma con los latidos del corazón de una persona hasta que el ruido se hace continuo anunciando el fallecimiento de alguien).

HOSPITALES DE CARACAS

INTERIOR – DÍA

1-P.D.

Plano detalle de un señor mayor conectado a una máquina. Corte seco.

(Se oye en primer plano el sonido de la máquina tic, tac, tic...)

2-P.D.

Plano detalle de un aparato de electrocardiograma. Corte seco.

(Se mantiene el sonido del aparato)

CIUDAD VARIOS HOSPITALES

EXTERIOR -DÍA – INTERIOR DÍA

3 A 17 – P.G. - P.M.-P.P

Catorce tomas en el siguiente orden de encuadre: plano general, primer plano, alternadas con las fachadas de varios hospitales de la ciudad de Caracas y de rostros de personas quebrantadas de salud dentro de estos hospitales. Estas tomas están cortadas en seco una tras otras. Corte seco.

(Cada corte seco de imagen va acompañada de un tic, tac, tic, que emite el electrocardiograma hasta que el ruido se hace intenso, anunciando el fallecimiento de una persona.)

HOSPITALES DE CARACAS

INTERIOR-DÍA

17 A 18

Pantalla en negro. Corte seco.

(Se escucha el ruido de la máquina)

19-20 – P.P.

Primer plano del rostro de nuestra primera protagonista con una expresión de desesperación. Toma en picado hacia arriba. Corte seco.

(Ruido ambiente de la calle)

METRO DE CARACAS

EXTERIOR – DÍA

20 A 21 – P.A.

Toma de fija de personas que vienen caminando hacia la entrada del metro, donde se destaca una joven.

(Sonido ambiente)

METRO DE CARACAS

INTERIOR – DÍA

22-34 - P.G. - P.A. - P.P.

Toma de gente atravesando en torniquete para entrar al metro. Luego la cámara va descubriendo rostros similares a los expuestos anteriormente en las salas de espera, pero entre muchísima gente parada esperando tensamente, ya en el andén. La toma se fija y la cámara está encuadrada haciendo una toma en picado hacia abajo, de tal manera que se ve el pasillo donde se encuentra una multitud esperando. Entre esa multitud se reconoce a una segunda mujer rubia que espera tensamente la llegada del metro para abordarlo; una vez esto ocurre, la joven acompañada de la multitud es empujada hacia adentro y entre quejas y codazos muchos logran pasar. Estas tomas están cortadas en seco una tras otra. Corte seco.

35-38

Toma de gente que va saliendo del vagón y posteriormente camina hacia la transferencia que lo llevará a la salida de la estación de metro que lo conduce al siguiente traslado. Estas tomas están cortadas en seco una tras otra. Corte seco.

25 a 30 – P.A.

Toma de muchas personas caminando por la ciudad de Caracas; entre las que se destacan mujeres y hombres que caminan rápidamente. Entre estas tomas se ve a una mujer que observa su reloj mientras está atascada en una cola. Se muestran los huecos de la ciudad, los fiscales de tránsito hablando entre sí en medio del despelote, la gente cruzando por donde quieren. Estas tomas están cortadas en seco una tras otra. Corte seco.

(Se oye ruido ambiente, sirenas, autobuses, pitos, trabajos de calle, etc.)

31 – P.P.

Toma en primer plano del rostro de la mujer que se destacó en la toma 18. La cámara va en zoom-back y realizando un plano secuencia hasta que muestra a la mujer en plano medio esquivando a los buhoneros e indigentes que están atravesados en la vía mientras camina. Corte seco.

32 – P.A.

Se ve a una mujer que va manejando y se pone histérica porque un chofer de autobús no le quiere dar paso y ella grita y se muestra molesta.

(Se oye a la mujer que grita histérica, peleando con el chofer).

32 a 37 – P.G

Cinco tomas de colas de vehículos en varias autopistas de la ciudad de Caracas. Corte seco.

(Se oye el ruido de los carros y del tráfico, cornetas, gritos, pitos, mucha bulla).

38-P.P.

Cinco tomas de una mujer manejando en un vehículo que está parado en medio de una gran cola, todas las tomas son de su rostro molesto en conjunto con las colas y van cortadas en seco una tras otra. Corte seco.

(Se oye el ambiente y en segundo plano exclamaciones de una mujer que está molesta).

39-P.A.

Toma de un fiscal de tránsito hablando distraído en medio del colapso vehicular.

(Se oye las cornetas eufóricas de la gente estresada).

40 – P.G.

Toma de un hombre montándose en un jeep por una calle sucia, llena de basura. Corte seco.

(Ruido ambiente)

50 – P.P.

Toma de grandes colas en la ciudad de Caracas. Cierra a negro. Corte seco.

(Se oye uno a uno todos los ruidos aturdidores que se produjeron en cada toma realizada de los sitios filmados, en la última escena se escucha un cornetazo prolongado que le da paso a la imagen en negro.)

MULTICENTRO EMPRESARIAL  
DEL ESTE. CHACAO

INTERIOR CONSULTORIO MÉDICO-  
TARDE

51 – P.P.

Toma del rostro de la misma mujer que estaba estresada dentro del vehículo, pero en esta ocasión se encuentra en un consultorio médico realizando varias respiraciones profundas, en cada aspiración va relajando sus facciones endurecidas por la rabia. En esta toma permanece con los ojos cerrados. Cierra a negro. Corte seco.

(Se oye una respiración profunda acompañada de la activación de un ritmo cardiaco)

52-P.D. Abre en blanco.

Toma del rostro de los ojos de la mujer cuando los abre.

(Se oyen las respiraciones profundas acompañadas del ritmo cardiaco).

## 6. CONCLUSIONES

Durante nuestra investigación descubrimos que el estrés es un tema que se maneja cotidianamente en nuestro argot comunicacional, sin embargo, no existen elementos tangibles para estudiarlo estadísticamente. A pesar de que el estrés afecta gravemente a gran parte de la población de Caracas, no existe ningún estudio profundo y porcentual acerca de las personas que han padecido de alguna enfermedad mortal causada por estrés.

Por ello recomendamos a futuros tesisistas o a cualquier investigador interesado en el tema, indagar acerca de estas cifras y dejar a partir de este precedente una constancia certera, a través de encuestas, del porcentaje real de caraqueños afectados con estrés crónico y posteriormente de alguna enfermedad severa que conlleve a la muerte.

Poder obtener estas cifras aproximadas, estamos seguros, provocará con mayor ímpetu una respuesta inmediata a esta problemática grave en nuestra sociedad, bien sea por parte de los organismos gubernamentales como de los mismos ciudadanos, al darse cuenta del riesgo en que están poniendo sus vidas y la de sus seres queridos.

Además, recomendamos explotar la magia que encierra el cine documental, creemos que es posible colocar este género dentro de un camino tecnológico que lo lleve a ser en un futuro una gran fuerza para lograr cambios positivos. En estos tiempos, cuando la tecnología es de avanzada, podemos hacer, de esta herramienta un poderoso huracán para el cambio de la humanidad. Con este trabajo hemos entendido que no sólo podemos aportar una solución tangible para mucha gente, sino que además si le añadiésemos más adelante tecnología, pudiésemos darle carácter de

ubicuidad -propiedad atribuida a algunos seres espirituales y/o divinos de poder estar en varios lugares, o en todos al mismo tiempo- y si es posible comunicarse con millones de personas al mismo tiempo; entonces, a través del documental cinematográfico y con el apoyo de la sociedad de la ubicuidad, podemos producir mensajes masivos que apelen al raciocinio humano que logren verdaderos cambios en nuestras naciones, aunque pueda parecer una utopía, hoy en día esta factibilidad es no sólo posible sino que también es comprobable.

Si logramos proyectarle a millones de personas un documental cinematográfico, perfectamente elaborado con las técnicas adecuadas y con un punto de vista determinado por el realizador, que apunte a solucionar conflictos, entonces la comunicación social puede ayudar aún más a reconstruir el alma de los hombres y mujeres del mundo, más allá de conflictos políticos, económicos o bélicos.

## 6.1 REFLEXIÓN

Nuestra formación académica en la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Central de Venezuela nos ha ofrecido conocimientos generales acerca de las diferentes ramas de la comunicación - Periodismo impreso, Comunicación corporativa, Radio, Cine y Televisión - pero es ahora, cuando ya hemos culminado nuestra carga académica, que podemos percibir la magnitud de las herramientas adquiridas.

La labor de un comunicador social va más allá de lo que aprendimos académicamente; una vez que tenemos contacto con los medios, nos damos cuenta de que sin principios, ética y moral este oficio puede llegar a ser sólo parte de un show, sobre todo en este momento coyuntural donde la credibilidad del comunicador venezolano se ha visto en entredicho por diversas situaciones. Hoy en día nuestro trabajo es mucho más que dar a conocer un evento de relevancia pública a través de una concepción personal, un enfoque particular, apoyado en argumentos sólidos, porque en nuestras manos tenemos la capacidad de convertir en verdad cualquier hecho, aunque como profesionales sabemos que es una verdad subjetiva, no sólo desde nuestra concepción sino también para aquellos ojos que la leen, la escuchan o la ven; entonces, nuestro compromiso es mayor del que creemos, cuando apenas estamos cruzando esta línea de culminación.

Ahora la vida nos cambia porque hemos entendido que tenemos más que el compromiso, el deber de ser portadores de la voz del pueblo, dejamos de ser nosotros mismos para convertirnos en una herramienta para nuestra nación, siempre respetando nuestras instituciones, principios, ética y moral. Un comunicador social graduado en esta digna casa de estudios, Escuela que se inició como formadora de la doctrina periodística y que ahora forma comunicadores sociales, tiene la obligación

con su país de provocar en la sociedad las respuestas que contribuyan en a construcción de un mundo mejor, si logramos conseguir este propósito o siquiera conducirnos honestamente para que esto ocurra, entonces nos consolidaremos como verdaderos profesionales.

Con la entrega de nuestro trabajo de grado nos proponemos dar fe de que nuestro paso por la academia no fue en vano, queremos demostrar que aprendimos una digna y responsable tarea y que con nuestra labor rescataremos el honor del comunicador venezolano. Con la culminación de este proyecto pretendemos llevar un mensaje eficaz, producto de una amplia investigación documental, que logre inducir un cambio auténtico en nuestra sociedad. Tenemos expectativas en que alcanzaremos nuestra meta en esta primera etapa, pero también estamos conscientes de que el verdadero cambio sólo podría darse si realmente el individuo, (en este caso el caraqueño) comienza a trabajar en ello desde su individualidad, sin embargo, con este trabajo deseamos iniciarlo en ese proceso.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Fuentes vivas:

- **Marco Negrón**, ex decano de la facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCV, arquitecto.
- **Gustavo Rondón**, director de cine invitado a la clase de Taller de Cine Documental, Cátedra de Cine de la Escuela de Comunicación Social, UCV, a cargo de la Prof. Haydeé Chavero, Período 05-06.
- **Dr. Rubén Naddaf**. Medicina Interna. Especialista en neuroinmunofarmacología.
- **Patricia Valderrama**, Psicóloga y Comunicadora Social. Profesora de la Escuela de Comunicación de la UCV.
- **Teresa Pereira**. Psicóloga clínica y deportiva.
- **Rafael Marciano**, director de Cine y Televisión, jefe de la cátedra de Cine de la Escuela de Artes de la UCV. Arquitecto, fotógrafo y escenógrafo.

### Bibliografía:

- **BARNOUW**, EricK (1996). *El Documental. Historia y estilos*. Editorial Gedisa. 1ra edición. Enero. p. 358.
- **FELDMAN, Simón** (1990). *Guión Argumental. Guión Documental*. Barcelona, España. Editorial Gedisa. p. 171.
- **GRACIELA. O, Alicia** (1995). *Stress y Coping. Las estrategias de doping y sus interrelaciones con los niveles biológico y psicológico*. Editorial Lumen. Buenos Aires. Argentina.
- **GRIJELMO, Álex** (2006). *El estilo del periodista*. Nueva edición, revisada y ampliada. Editorial taurus.
- **HERRERA, Earle**(1991) . *El reportaje, el ensayo. De un género a otro*. Editorial EL Dorado. p. 51.

- **NICHOLS, Bill (1997).** *La representación de la realidad.* Barcelona, España. Editorial Paidós. p. 373.
- Resumen de ESTUDIO DE MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE CARACAS ¿COMO NOS MOVEMOS EN CARACAS? JUNIO 2006. p. 3.
- **RICHARD S. Lazarus y Susan, Falman (1984).** Estrés y Procesos Cognitivos.
- **SERRANO, Helga.** *Técnicas de enseñanza del periodismo.*
- **Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL 2006).** *Manual de trabajos de Grado de especialización y Maestría y Tesis Doctorales.* Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador. 4ta edición.
- **VALDERRAMA Patricia y Pereira Teresa (1996).** *Evaluación comparativa de la relajación progresiva y la técnica de respiración abdominal en situaciones de estrés inducido experimentalmente.* Tesis de Grado Escuela de Psicología, UCV.
- **VILCHES, Lorenzo (1998).** *Taller de Escritura para Cine.* Barcelona.
- **WESTON, Anthony (2003).** *Las claves de la argumentación.* Editorial Ariel, S. A. Barcelona. 7ª Edición. Pág.156.

#### **Web grafía:**

- E:\Material para tesis\Gaceta Médica de Caracas - Urgencias Psiquiátricas .htm
- E:\Material para tesis\Tesis- VITAE16-Cardiologiacrisis.htm
- E:\Material para tesis\el documental cinematografico.htm
- <http://www.ine.gov.ve/>
- [http://www.unia.es/artepensamiento/ezine/ezine07\\_2006/ene02.html](http://www.unia.es/artepensamiento/ezine/ezine07_2006/ene02.html)
- <http://www.el-nacional.com/caracas/17.asp>
- <http://www.el-universal.com>

- <http://elobservador.rctv.net/Reportajes/VerReportaje.aspx?ReportajeId=361>
- [http://noticias.eluniversal.com/2005/04/03/ten\\_art\\_03252A.shtml](http://noticias.eluniversal.com/2005/04/03/ten_art_03252A.shtml)
- [http://www.saludalia.com/Saludalia/web\\_saludalia/vivir\\_sano/doc/psicologia/doc/relajarse2.htm](http://www.saludalia.com/Saludalia/web_saludalia/vivir_sano/doc/psicologia/doc/relajarse2.htm)
- <http://elobservador.rctv.net/Reportajes/VerReportaje.aspx?ReportajeId=361>
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Cine\\_de\\_ciencia\\_ficci%C3%B3n](http://es.wikipedia.org/wiki/Cine_de_ciencia_ficci%C3%B3n)
- E:\Respaldo Oficina\UCV\Material para Tesis\Revista chilena de neuro-psiquiatría - Estrés y trastornos mentales aspectos neurobiológicos y psicosociales.htm
- <http://www.ull.es/publicaciones/latina/z8/r4absonia.htm>
- <http://www.escet.urjc.es>

### **Hemerografía:**

- *El Nacional*. Información General. Miércoles 31 de mayo de 2006. Página B/14.
- *El Universal*. Cuerpo 4. Caracas. Página 4-1. sábado 19 de mayo 2006.
- *El Universal*. Cuerpo 4. Caracas. Página. 4-1. Jueves, 1 de junio de 2006.
- *El Universal*. Cuerpo 4. Caracas. Página 4-1. Miércoles, 21 de junio de 2006.
- *Últimas Noticias*. La Vida. Miércoles, 18 de abril de 2007.
- *Últimas Noticias*. La Vida. Jueves, 17 de mayo del 2007.

### **Discografía:**

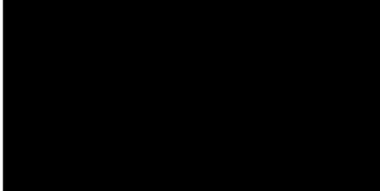
- *El Camino de las Hormigas*. Documental cinematográfico. Director y Guionista Rafael Marziano. 1993.
- *Cadena de Favores*. Cine de ficción. Director Mimi Leder. Estreno año 2000.
- *Araya*. Documental cinematográfico. Directora y guionista Margot Benacerraf. 1958.

- *El domador*. Documental cinematográfico. Joaquín Cortés. 1979.
- *El Triunfo de la Voluntad*. Documental cinematográfico. Riefenstahi Leni.
- *Olimpia I*. Documental cinematográfico. 1936. Riefenstahi Leni.
- *Lalia*. Documental cinematográfico. Silvia Maunt.

## **ANEXO**

## STORY BOARD

<p>1</p> 	<p>Vemos una persona, en un quirófano, al borde de la muerte.</p> <p>Se escucha su respiración y un pito de la máquina que controla su pulso</p>
<p>2</p> 	<p>Vemos el aparato que muestra su pulso</p> <p>Seguimos escuchando el pito característico, más la respiración del paciente.</p>
	<p>Vemos salas de espera de hospitales con personas de rostros angustiados</p> <p>Seguimos escuchando el pito característico, más la respiración del paciente.</p>
	<p>Vemos fachadas de hospitales</p> <p>Seguimos escuchando el pito característico, más la respiración del paciente.</p>

	<p>Vemos salas de espera de hospitales con personas de rostros angustiados</p> <p>Seguimos escuchando el pito característico, más la respiración del paciente.</p>
	<p>Vemos el electrocardiógrafo</p> <p>Escuchamos el cesar de los latidos, de los pitos y el sonido sostenido de una línea mortal</p>
	<p>Vemos un cuadro en negro implicando la muerte.</p> <p>Escuchamos el sonido sostenido de la línea mortal implicando el deceso del paciente.</p>
	<p>Vemos un rostro de mucha angustia</p> <p>Escuchamos una respiración profunda</p>
	<p>Vemos escenas de transeúntes en la calle</p> <p>Escuchamos bullicio de calle, cornetas, ruido de motores de sonido ambiente</p>

	
	<p>Se ve gente ingresando a las instalaciones del sistema subterráneo de transporte “Metro de Caracas”.</p> <p>Se escuchan mensajes de los operadores, el ruido de los usuarios y los representativos del sistema de transporte subterráneo.</p>
	<p>Se observa gente esperando en el andén.</p> <p>Escuchamos las advertencias y mensajes de los operadores.</p>
	<p>Se ven rostros de cansancio a la espera del tren, gente en distintas áreas del sistema.</p> <p>Escuchamos las advertencias y mensajes de los operadores, sonido ambiente.</p>

	<p>Llega el tren al andén y los usuarios lo abordan.</p> <p>Escuchamos las advertencias y mensajes de los operadores.</p>
	<p>Escenas dentro del tren, la multitud apiñada dentro del vagón.</p> <p>Sonido ambiente, comentarios acerca de la incomodidad y las vicisitudes del traslado.</p>
	<p>Usuarios hacinados en el vagón.</p> <p>Se escuchan comentarios acerca de la incomodidad junto al sonido ambiente propio del sistema de transporte</p>
	<p>Vemos la salida de la gente del vagón: sensación de desahogo.</p> <p>Escuchamos la típica recomendación de dejar salir antes de entrar.</p>
	<p>Los usuarios, luego de salir, se encuentran con otro gentío que les obliga a continuar con lentitud.</p> <p>Escuchamos como el sonido baja de intensidad procurando la sensación de cierre, de conclusión.</p>

	
	<p>Vemos a los usuarios andar lentamente por andenes, escaleras y pasillos de transferencia.</p> <p>Escuchamos en sonido ambiente los pasos de los usuarios alejarse hasta llegar, en disonancia, al silencio.</p>
	<p>Vemos un cuadro en negro (sensación de sierre y conclusión).</p> <p>Escuchamos silencio.</p>
	<p>Llegamos a la superficie, la calle está llena de gente, de transeúntes y carros.</p> <p>Se escucha, estrepitosamente, el ruido de cornetas, taladros, gritos, etc.</p>

	<p>La multitud se golpea e intenta avanzar entre buhonero y huecos.</p> <p>El sonido ensordecedor de la calle causa angustia y desespero.</p>
	<p>Las calles congestionadas impiden el tránsito; teniendo los peatones que tomar las calles.</p> <p>El ruido de la calle es cada vez más estresante.</p>
	<p>Vemos escenas de distintas esquinas, calles, avenidas.</p> <p>Escuchamos el aumento de la bulla, el pregonar de buhoneros, fiscales de paradas, taladros neumáticos, etc. Ruido ensordecedor que aumenta.</p>
	<p>Las personas cruzan en cualquier parte, el tráfico se torna insoportable.</p> <p>Cornetas, junto a motores y silbatos de fiscales se apoderan de la banda sonora.</p>

	<p>Se ven abusos por parte de conductores, irrespeto a las normas de tránsito.</p> <p>Más ruido de motores y cornetas, pregoneros y fiscales de paradas.</p>
	<p>En subjetiva observamos el drama de conducir en Caracas.</p> <p>Gritos e insultos entre conductores.</p>
	<p>Motorizados quienes, impunes, pasan entre los carros y comenten infracciones.</p> <p>Sonidos de quienes ofrecen el servicio de moto-taxis</p>
	<p>Huecos y basura impiden el paso de los peatones, la gente tiene que zanquear obstáculos.</p> <p>El ruido de la calle es cada vez más estresante.</p>

	<p>El tráfico se vuelve insoportable pero no queda más que aceptarlo, se presenta la resignación de quienes están atrapados en el embotellamiento.</p> <p>El ruido baja en disolvencia hasta callarse por un instante.</p>
	<p>Vemos un cuadro en negro (sensación de sierre y conclusión).</p> <p>Escuchamos silencio.</p>
	<p>Se observa la entrada a la autopista, los carros avanzan con lentitud.</p> <p>Ahora el ruido es más pesado, menos estruendoso, más monótono.</p>
	<p>Vemos el congestionamiento y el lento tránsito del cual no se puede escapar.</p> <p>Se escuchan algunas cornetas.</p>

	<p>Los conductores demuestran su frustración y desespero.</p> <p>Continúa el sonido ambiente de la autopista sus carros y cornetas</p>
	<p>Vemos el tráfico avanzar lentamente mientras se aleja dando la sensación de final, de cierre, disolvencia a negro.</p> <p>Se escucha una corneta sostenida de quien no quiere que su avance sea interrumpido la cual se disuelve hasta silenciarse.</p>
	<p>Vemos un cuadro en negro (sensación de sierre y conclusión).</p> <p>Escuchamos silencio.</p>
	<p>Vemos a una persona respirar profundo.</p> <p>Desde el silencio inicia nuevamente el pito de la máquina de electrocardiograma aduciendo que se vuelve a la vida.</p>

