



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

EL TELEFÉRICO DEL ÁVILA: FIN DE UNA ÉPOCA

AUTORAS:

GÓMEZ. RICO, VERONICA

MÉNDEZ. ANTONETTI, ANDREINA

TUTOR: JORGE EZENARRO

CARACAS, 04 DE SEPTIEMBRE DE 2008

Fecha: _____

Escuela de Comunicación Social

Universidad Católica Andrés Bello

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

realizado por los estudiantes:

1	
2	
3	

que les permite optar al título de Licenciado en Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, dejamos constancia de que una vez revisado el mencionado trabajo y sometido éste a presentación y defensa públicas, se le otorga la siguiente calificación:

Calificación Final: En números _____ En
letras: _____

Observaciones _____

Presidente del Jurado
Jurado

Tutor

Dedicatoria

Al ser que me dio la vida, mi madre quien con su infinito amor y dedicación me ha llevado de la mano para ser lo que soy. Querida madre a ti te dedico este y todos los logros de mi vida.

Andreína Méndez Antonetti

Este trabajo se lo dedico a los dos grandes amores de mi vida: a mi hermosa madre y a mi bella hermana, sencillamente sin ustedes este sueño jamás se hubiera hecho realidad, las amo. Y en especial a Dios por guiarme siempre con su sabiduría y permitirme cerrar con éxito esta etapa de mi vida.

Verónica Gómez Rico

AGRADECIMIENTOS

...los logros en la vida son el resultado de esfuerzos propios en unión al aporte de personas que colaboran y creen en ti... en mi caso personal esta meta no la hubiese logrado sin "...

Mi mamá Nela, estas líneas no son suficiente para expresarte y decirte todo lo que significas en mi vida. Desde los primeros años de infancia te recuerdo con amor, admiración y respeto, has estado durante este recorrido de cinco años que culminan una etapa de mi vida, cada minuto y en cada momento sin importar espacios y horas... Fuiste siempre esa amiga y compañera incondicional dispuesta a dar todo lo mejor de si, y lo más importante de la que cada día aprendo... Gracias por transmitirme tu sabiduría, tus conocimientos, tus consejos, sencillamente por ser mi madre y ser un ejemplo de vida Sin ti no hubiera sido posible llegar hasta aquí. Gracias una vez más.

Mi hermano Gustavo, por su presencia, tolerancia, inteligencia y apoyo... Por llenarme de amor a tu manera, por brindarme esa sonrisa y esa disposición ayudarme siempre, gracias mi Gunki. Mis abuelos, Chito por acompañarme en mi infancia y adolescencia con tu figura paternal, a mi abi que desde mis primeros recuerdos me has tendido tu mano y sabiduría...que día a día me acompaña, este también es un triunfo que al igual que cuando era pequeña compartiras uno de los lugares más especiales en mi corazón. Abi eres lo máximo gracias!!!!; a mis tíos Chente, Catire, Gustavo, Jacqui, José Alberto y Mari Carolina por cubrir un espacio y un momento; en especial Catire por tu carácter y por brindarme ese apoyo y bienestar en los momentos más difíciles de mi vida, tanto bienestar y a ti tío Gus por enseñarme la importancia del equilibrio estando conmigo en mis momentos de transición con tu extraordinario ejemplo...por siempre gracias.

En mi entorno, hay 2 seres humanos que siempre serán ejemplo inmortal de amor y lucha mis queridas tías Josefina y Everida... gracias por enseñarme a reír de las dificultades y por incluirme en sus oraciones... a mis tías políticas Irima, Alex, Marielba y Amabelis por cubrir cada una un lugar en mi corazón...a Carlos Negretti por haber confiado en mí...tío prometo cumplir... a unatía especial Anita Perea-

Formaron parte de este camino personas especiales que saben su aporte, tales como Giuseppe Franco, Werner Braschi, Patricia Santa Cruz, R.P. Gustavo Sucre mi respeto y agradecimiento a todos.

En el recorrido se incorporaron a mi vida otras personas especiales, tales como, Armando Patiño, mi jefe, protector y amigo que con enorme paciencia me ha guiado en el campo profesional y con desprendimiento me brindó lo mejor de su experiencia para ayudarme en la realización de este proyecto, por tantas horas de consulta, por tanta presión...por siempre gracias.

A Randy, mi querido tío Ran por enseñarme el arte de la discreción, por ese toque creativo en todos los proyectos que hemos compartido juntos (incluyendo este) por alimentar mi espíritu creativo con palabras de aliento y estar siempre allí...como no agradecerlo

A otros no menos importantes, tales como Julio Miguel por compartir mis primeros pasos en este proyecto y que en unión a Douglas, Tamanaco y Armando me permitieron realizar mi pasantía en Dos Literas, C.A. que hice con enorme compromiso y absoluta lealtad...gracias por su enseñanza.

Hay nombres y personas que no olvido y que pusieron su granito de arena, tales como Laurita mi super vestuarista, por tanta autenticidad, a Guaicaipuro de La Torre por su apoyo y confianza, a mis amigas de adolescencia Bárbara, la Negra, La Blanca, La Gorda

Mis amigas especiales, Adriana, Valery y la Coco, quienes con pequeños detalles y momentos compartidos sentadas en el cafetín o en los jardines de la universidad me dejaron profundas reflexiones y enseñanzas de vida. Las Quiero!!!

En resumen, este documental no se hubiese cristalizado sin el aporte incondicional de seres humanos maravillosos que comenzando con mi primo Mickito que compartió su inquietud y me enamoró de esta posibilidad de investigación, Moñoño, Chichi, Harry, Alejandro, Eli por darle color, tomas, sonido y luz a este sueño... y por supuesto a ti mi Vero, mi compañera de tesis que además recorrimos juntas estos m5 hermosos años de formación, por tus palabras, tu presencia, tu apoyo. Porque a pesar de todas las discusiones y de nuestros diferentes puntos de vista siempre has estado ahí, siempre encontraste el momento para escucharme, fue un camino difícil pero al mismo tiempo enriquecedor, valieron la pena todas esas tardes juntas tratando de darle sentido a este proyecto, gracias por quererme y por acompañarme hasta el final... mil gracias amiga

Y en esta última toma fija que cierra una etapa de mi vida cómo no agradecerle a Dios, el Ser Supremo por darme la vida y ubicarme en cada lugar y circunstancia...sin dejar de mencionar al ser que junto a mi mamá me dio la vida Gustavo Méndez Cordido...siempre te esperaré

Andreina Méndez Antonetti

.....Todos mis logros en esta etapa tienen aporte de personas especiales a quienes agradecer...

En primer lugar, comienzo con el centro de mi universo, tu mi mami bella, tantas cosas que agradecerte, empezando por darme la vida y acompañarme en cada paso que doy, brindándome siempre una palabra de aliento, un consejo el cual seguir y por sencillamente ser la única responsable de la mujer que hoy en día soy. Por darme el mejor ejemplo que me han podido dar, que con temple, coraje y esfuerzo todas las cosas por las que soñamos las podemos lograr, por eso y por tantas cosas más que no se pueden describir con palabras, mil gracias. Sólo te puedo decir que: Te amo mami, siempre serás mi ejemplo a seguir.

A mi segunda mitad, mi hermana, mi Vane, mi princesa, por estar ahí en cada uno de los momentos de mi vida, compartiendo juntas lágrimas y sonrisas. Recuerda hermana que la vida es un sendero en el cual hay que luchar y siempre nos encontraremos con piedras en el camino pero nuestra fortaleza como seres humanos se demuestra en el poder de enfrentarlos y seguir adelante con una mirada hacia el horizonte. Mil gracias por ser mi amiga, mi apoyo incondicional, por siempre ocuparte de tu loquita y por darle un brillo a mi vida. Junto a mi mami les debo el haber cumplido este maravilloso sueño. Te Amo mi muñeca.

A mi abuelita por siempre incluirme en sus oraciones y por demostrarme su amor en cada detalle y en cada tierna palabra. Te Amo abuela.

A mi tía Matilde, con quien me identifico en la manera de enfrentar la vida siempre con una sonrisa. Gracias tía bella por todo lo que me has brindado en mis 22 años de vida, en todos los sentidos, pero en especial por la fuerza y la felicidad que siento en cada maravillosos momento que compartimos juntas, por ser sencillamente mi segunda madre, mil gracias.

A mi hermosa tía Miriam, quien Dios decidió llevarse con él, contigo tía creo ciertamente en el dicho que el amor es perdurable hasta la eternidad, se que estás y estarás presente en cada momento de mi vida, siempre te recordaré y tendré en mi corazón.

A mis tres bellas primas: A Melany por su dulzura y por su ejemplo, acreditando día a día que con la sencillez su pueden cruzar las fronteras del universo. A la mamá Melissa por tu amistad y apoyo incondicional, a mi Carlita por siempre brindarme su hermosa sonrisa y su cariño. Las Adoro.

A una persona que ha logrado ocupar un importante espacio en mi vida, a ti Ricardo por tus palabras, consejos y apoyo incondicional. Mil gracias.

A mis dos primos, Ronald y Karem por estar presente con su dulzura y sencillez a lo largo de toda vida

A ti, mi gordo, por acompañarme en cada momento especial, triste, feliz, llenándome con tu amor incondicional, sencillamente no tengo palabras para expresarte mi agradecimiento y lo que significas para mí. Por eso y más mil gracias.

A mis siempre amigas, Dayana, Victoria y Kellys por apoyarme y estar presente en cada momento importante, brindándome su amistad incondicional, Las adoro a las tres.

A Julito por siempre tener la respuesta adecuada a cada pregunta rebuscada que le suelo hacer...gracias por tu sonrisa y cariño. Te Adoro

A Moñoño, Chichi, Mikito, Harry y todos los que colaboraron y permitieron que esta investigación se llevara a cabo y le dieron su toque y color a esas imágenes que recopiladas cierran este maravilloso capítulo de mi vida.

A mis jefes, Jorge, Gianna y Gonzalo por concederme los espacios requeridos para poder realizar este sueño.

A mis bellas amigas, Adriana, Valeria y Corina por acompañarme en esta etapa de nuestras vida que hoy se cierra y ahora se abren nuevos sueños para todas. Las Adoro

A una persona quien no se imagina lo que significa para mi, quien además de compartir trasnochos, agites y estrés en este sueño... hemos compartido momentos inolvidables. A ti mi Andre, mi amiga, quien con su imponente sonrisa me ha brindado su amistad incondicional y acompañado a lo largo de estos maravillosos 5 años, compartiendo momentos de risa, de lágrimas y siempre contagiándome con esa magia imponente que desprendes en cada mirada y en cada sonrisa....amiga siempre contarás conmigo y se que este es solo el principio de todos los sueños que nos quedan por compartir y celebrar. Te adoro.

A personas que han logrado ocupar un importante lugar en mi vida, y mi corazón, a ti Nelita siempre con tus consejos, tus sonrisas, tus regaños pero siempre brindándome tu cariño incondicional. Te Quiero, a la Sra. Helvecia por abrirme siempre las puertas de su casa, en especial en estos últimos días para realizar este sueño, A Gunki a quien le debemos las maravillosas notas musicales que acompañan cada toma de esta historia y la hace trascender en el tiempo. Gracias a toda la familia Antonetti que me han brindado un espacio en su vida... a todos gracias.

A personas especiales quienes de una manera u otra me han acompañado en las buenas y las en malas, como tú Mario Enrique por brindarme tu cariño incondicional y apoyarme en cada momento que te necesité, nunca sabré como agradecerte.

A ti mi Diosito quien me regaló el Don de la vida y me ilumina cada camino trazado ... y en especial a mi padre, Álvaro Gómez, quien se fue de este plano

desde hace 20 años y a pesar de no poder recordar bien sus gestos y su rostro, siempre siento su presencia y amor paternal junto a mí... te amo papi.

Finalmente, a todas y cada una de las personas que ocupan un lugar especial en mi vida y mi corazón, gracias por hacerme una mujer plenamente feliz, se que esto no sería posible sin el aporte de cada uno de ustedes. Por esto y más, mil gracias. Espero que lo disfruten.

Verónica Gómez Rico

Agradecimientos en Conjunto

Nos unimos en una sola voz para agradecerle a nuestro querido tutor Ezenarro, Gordo gracias por guiarnos con paciencia, inteligencia y asertividad no solo en este proyecto final sino en tantas mañanas que compartimos un café que nos enriqueció el alma y nos abrió el camino...por siempre te queremos.

A Ligia de Yanes, nuestra madre universitaria, tantas horas de estudio juntas, tantos consejos y tanto apoyo. Gracias madre, te queremos

... y por último, a todas aquellas personas anónimas que nos ayudaron no solo en esta investigación sino a lo largo de esta etapa maravillosa de nuestras vidas...mil gracias.

...se apagaron las luces, las cámaras, la música, pero nunca se nublarán ni olvidarán los conocimientos impartidos por todos los profesores de nuestra amada casa de estudios... nuestra UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO ... a todos y cada uno de ustedes nuestro mayor agradecimiento.

ÍNDICE

Introducción	
Dedicatorias	
Agradecimientos	
CAPÍTULO 1: EL PROBLEMA	4
1.1) Descripción del problema	4
1.2) Planteamiento del problema	5
1.3) Objetivos	5
1.4) Delimitación del problema	6
1.5) Justificación del problema	6
CAPÍTULO 2: MARCO CONCEPTUAL-REFERENCIAL	4
2.1) Marco Conceptual	4
2.1.1) El documental	4
2.1.2) Tipos	5
2.1.3) Modalidades	6
2.2) Marco Referencial:	8
2.2.1) Origen	8
2.2.2) Construcción e Inauguración	10
2.2.3) Funcionamiento	14
CAPÍTULO 3: MÉTODO	17
3.1) Diseño y tipo de investigación	17
3.2) Modalidad de la pieza audiovisual	18
3.3) Cronograma de actividades	18
3.4) Propuesta Visual	19
Estructura	20
Estilo	22

3.5) Libro de Producción	23
Ficha técnica	23
Idea y Sinopsis	24
Presupuesto y Análisis de Costos	25
Plan de rodaje y desglose	28
Guión técnico	30
Lista de pietaje del material seleccionado	43
Conclusiones	54
Limitaciones	55
Recomendaciones	56
Bibliografía	57
Anexos	
Anexo A:	
Anexo B:	

INTRODUCCIÓN

El complejo sistema Teleférico Ávila – El Cojo y el Hotel Humboldt constituyen una de las obras arquitectónicas más relevantes en la historia de Venezuela, un proyecto que nace bajo la iniciativa de un gobierno que quiso darle cabida al turismo venezolano ampliando los horizontes para convertirse en un destino turístico atrayente para muchos a nivel mundial.

La idea nace a partir de querer construir un teleférico que transportara a los turistas desde Macuto, los llevara al Ávila para disfrutar de sus atracciones, incluyendo la estadía en el Hotel Humboldt, bajarán a la ciudad para ir de paseo y retornarán al Hotel a descansar para el día siguiente retomar su destino.

Por lo tanto, la pieza audiovisual a realizar desea mostrar al espectador el proceso de construcción e inauguración de esta obra arquitectónica, apoyada con imágenes de archivo, el uso de la fotografía fija y a su vez, a través de las entrevistas realizadas, mostrar el lado humano de los principales realizadores del proyecto, ofreciendo sus testimonios que son los que finalmente, le otorgan el valor agregado al contenido del documental.

CAPÍTULO 1

EL PROBLEMA:

1.1) Descripción:

El complejo arquitectónico Hotel Humboldt y el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral se encuentra ubicado en la cumbre de la montaña El Ávila. La construcción civil estuvo a cargo de los ingenieros Gustavo Larrazábal, Oscar Urreiztieta y la compañía venezolana ENECA.

Las obras para la construcción del Hotel y el sistema de la estación Ávila, cuya función era transportar a los pasajeros para que pudiesen llegar al hotel, se iniciaron durante la dictadura de Marcos Pérez Jiménez. Estuvieron a cargo del arquitecto Tomás José Sanabria, quien formó parte de la segunda generación de arquitectos venezolanos formados en el exterior e impulsores del estilo internacional de Venezuela.

El nombre del Hotel tiene su origen en el geógrafo y naturalista alemán Alejandro Humboldt (1769-1859). La arquitectura está compuesta por una torre circular de sesenta metros de altura que permite una vista de 360°. Su estructura consta de 14 pisos que tienen una distribución de 70 habitaciones. Las instalaciones incluían varios restaurantes y salones temáticos, una pista de hielo, un funicular para transportar a la gente desde la estación hasta el hotel, piscina temperada y la fachada de cristal que tenía como fin ayudar al calentamiento del ambiente interior.

Por otro lado, fue el arquitecto Alejandro Pietri Pietri, quien diseñó las estaciones de Maripérez y El Cojo (Macuto). El Hotel y el tramo de Macuto fueron construidos por la compañía venezolana Eneca, mientras que el sistema aéreo fue responsabilidad de la firma alemana Heckel, a través de su representante Georg Jablonski, y también de la compañía alemana Saarbrucken.

El teleférico fue estrenado por Pérez Jiménez el 29 de diciembre de 1956 y El hotel Humbolt también entraba en funcionamiento, al igual que el tramo del teleférico Ávila-Macuto (El Cojo) el 29 de diciembre de ese mismo año, constituyendo de esa manera uno de los símbolos de la Venezuela moderna.

Posteriormente, tanto el teleférico como el Hotel fueron víctimas del devenir político, produciéndose intermitencias en su funcionamiento. Y es en el año 1977 cuando ocurrió el primer cierre.

Finalmente, se decidió realizar esta pieza audiovisual, ya que el documental es un género que se apega a la realidad de los hechos, pero que a su vez le permite al realizador plasmar su creatividad a través de diferentes recursos cinematográficos y así poder narrar su propia historia.

1.2) Planteamiento:

Cómo documentar videográficamente el complejo arquitectónico Hotel Humboldt y el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral

1.3) Objetivos:

- Objetivo general:

Realizar un documental en formato de video para ser presentado en salas, sobre El complejo arquitectónico Hotel Humboldt y el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral construido en el año 1955 – 1956 durante el gobierno del presidente Marcos Pérez Jiménez.

- Objetivos Específicos:

- Recopilar fuentes visuales que contengan información (imágenes de archivo) que son de gran importancia para poder llevar a cabo el documental

- Recopilar fuentes bibliográficas que permitan incluir información histórica en el documental
- Realizar las entrevistas a protagonistas del Complejo
- Conseguir y acceder a las distintas locaciones necesarias que se desean incluir en el documental.

1.4) Delimitación:

Temática: documental sobre El complejo arquitectónico Hotel Humboldt y el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral construido en el año 1955 – 1956 durante el gobierno del presidente Marcos Pérez Jiménez.

Espacial: complejo arquitectónico que estuvo ubicado en el Parque Nacional El Ávila

Temporal: octubre del año 2007 hasta junio del año 2008

1.6) Justificación:

La importancia de llevar a cabo este trabajo de grado recae en la necesidad de crear una conciencia sobre la valoración de las obras arquitectónicas de Venezuela como lo fue el Hotel Humboldt, el Teleférico Caracas-Ávila, y especialmente abordar un tema que está pocamente explorado, como lo es el Teleférico de Macuto creado en el año 1955-1956.

Si se analiza son pocos los venezolanos que se pueden acordar de lo que fue el proyecto del complejo arquitectónico Hotel Humboldt y el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral, que a pesar que fue un proyecto que se construyó durante el gobierno del General Marcos Pérez Jiménez, era una idea que estaba engavetada desde gobiernos anteriores.

Una razón que pudiese explicar esta conducta es el poco interés del venezolano por registrar los bienes culturales que el país pueda poseer y ofrecer. Sin embargo, otra razón pudiese ser la falta de continuidad que ha caracterizado a los gobiernos posteriores respecto a los proyectos que otro gobierno hubiese

realizado. Ese es el caso del Teleférico Caracas-Ávila-Litoral, inicialmente creado con unos fines militares, pero al mismo tiempo permitiéndole a Venezuela explotar el turismo de una manera extraordinaria para la época, ya que era un medio de transporte que permitía la comunicación entre Caracas y el Litoral, en caso de una catástrofe en la Autopista Caracas-La Guaira, que estaba en construcción.

Con la realización de este documental se quiere lograr informar de manera creativa el valor que tuvo esta gran obra, crear conciencia que no se debe permitir el abandono de la arquitectura nacional sólo por el hecho que el gobierno de turno no haya estado de acuerdo con las políticas implementadas en el gobierno anterior.

Si bien es cierto que las ciudades son hechas por arquitectos y por urbanistas, también es cierto que en muchos casos se rigen por lineamientos políticos.

La motivación para realizar este trabajo de grado radica en el interés de las autoras por registrar videográficamente la importancia que tuvo y que tiene el complejo arquitectónico Hotel Humboldt y el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral.

CAPÍTULO 2 MARCO CONCEPTUAL – REFERENCIAL

2.1 Marco Conceptual

2.1.1) El Documental

Definir como tal al género documental es un proceso muy difícil de llevar a cabo, ya que el documental no es un género puro sino que se establece o se conforma en función de lo que el realizador o director desea realizar con él.

Una aproximación de definición del género documental podría basarse en lo que plantea Erick Barnouw en su obra *El Documental Historia y Estilo*, quien expone que el documental se puede tomar en cuenta como un género

cinematográfico elaborado en forma de película o programa audiovisual que se realiza a partir de materiales tomados o extraídos de la realidad (Barnouw, 1996).

Esa realidad viene dada por lo que el realizador desea plasmar en su trabajo cinematográfico, tomando de la realidad los elementos pertinentes a la investigación que desea llevar a cabo pero a su vez esas realidades percibida por el espectador, quien puede percibirla de manera similar o diferente al realizador.

Bill Nichols establece en su obra “La representación de la realidad”, que el documental se puede definir desde el punto del realizador, haciendo mención a “los realizadores de documentales ejercen menos control sobre su tema que sus homólogos de ficción” (Nichols, 1997, p. 42), esto debido a que en las películas ficcionadas el realizador manipula la realidad a manera de poder amoldarla a su necesidad de ficcionar la historia que está contando, en cambio, los realizadores de documental utilizan la realidad de los hechos para contar su historia, sin utilizar la ficción, siempre apegados a la realidad.

2.1.2) Tipos de Documental

La realidad del documental, al no poder definirse como un género puro, puede variar dependiendo del enfoque que el realizador le quiera dar, por lo tanto, se desprenden muchos tipos.

En primer lugar entra Dziga Vertov, quien realizó la teoría del Cine-Ojo (Kino-Glaz) la cual expresaba que la cámara se debería “usar como un ojo fílmico más perfecto que el ojo humano para explorar el caos de los fenómenos visuales que llenan el universo” (Barnouw, 1996, p.25). El cine para Vertov era un cine basado principalmente en la realidad, en ningún momento se sintió inclinado a ficcionar sus obras, por el contrario, decía que “el cine proletario debía basarse en la verdad y presentar fragmentos de la realidad actual reunidos con un sentido” (Barnouw, 1996, p.45)

En segundo lugar se encuentra el Free Cinema de Ken Loach, el cual se basó en una crítica directa hacia las injusticias sociales.

Como tercer lugar, John Grierson, quien con su documental realista, quería exponer los problemas que enfrenta el ser humano hacia los injustos efectos del sistema económico capitalista (Barnouw, 1996)

Como cuarto lugar se encuentra, el documental Etnográfico, también denominado documental explorador, lo desarrolla Robert Joseph Flaherty, quien se enfocó principalmente en grabar la vida de un esquimal y su familia, obteniendo grandes gratificaciones por su obra Nanook, el Esquimal.

Finalmente, el quinto lugar lo ocupa, Luis Buñuel quien se centra en el surrealismo “cuya finalidad no es la obra de arte sino la instauración de una nueva actitud para cambiar al hombre y al mundo, destruyendo la civilización burguesa” (Barnouw, 1996, p.58).

Tal como se demuestra anteriormente son muchas las derivaciones que se desprenden del género documental, por lo tanto, tiene gran influencia la manera en como el realizador expone los hechos frente al espectador y de esa manera se define el contexto en el cual se puede ubicar al documental en cuestión.

2.1.3) Modalidades del Documental

Las modalidades del documental se derivan del enfoque que el realizador le quiera dar a su trabajo cinematográfico, originándose tres modalidades principales:

La primera se denomina modalidad expositiva, en la cual su eje principal se centra “en la impresión de objetividad y de juicio bien establecido. Esta modalidad apoya generosamente el impulso hacia la generalización, ya que el comentario en voice-over puede realizar exploraciones con toda facilidad a partir

de los ejemplos concretos ofrecidos en la banda de imagen”. (Nichols, 1997. p.68). Por lo tanto, se refiere principalmente al papel que cumple el documental en cuanto al espectador, sencillamente muestra una serie de imágenes, secuencias y acontecimientos a modo de nutrir al espectador con algún tema de interés.

El segundo se denomina modalidad de observación, que hace ahínco en la no intervención del realizador. “Esta modalidad se basa en la capacidad de discreción del realizador, el tema de la intrusión sale a la superficie una y otra vez dentro del discurso institucional” (Nichols, 1997. p.73). De tal manera que el realizador sólo se preocupa por reflejarle al espectador la realidad tal cual como la está observando.

Por último, se encuentra la modalidad interactiva, la cual se refiere al papel que cumple el realizador dentro de la historia que va a ser contada, en la misma el realizador si cumple un papel protagonista en la historia a contar, no por hacer un comentario en voz en off sino por el papel que juega en el lugar de los hechos. (Nichols, 1997).

El documental interactivo hace hincapié en las imágenes de testimonio o intercambio verbal y en las imágenes de demostración (imágenes que demuestran la validez, o quizá lo discutible hacia los actores sociales reclutados: sus comentarios y respuestas ofrecen una parte esencial de la argumentación de la película... Esta modalidad introduce una sensación de parcialidad, de presencia situada y de conocimiento local que se deriva del encuentro real entre el realizador y otro. (Nichols, 1997. pág. 79).

El documental a realizar se encuentra bajo esta modalidad, ya que está basado fundamentalmente en la información obtenida por las fuentes vivas entrevistadas y la historia se va desarrollando en torno a la información obtenida a través de ellas, sustentado por imágenes de apoyo que le permiten al espectador remitirse al lugar de los acontecimientos, en este caso, el complejo turístico Teleférico Ávila – El Litoral y el Hotel Humboldt.

2.2) MARCO REFERENCIAL: este marco está fundamentado en los artículos de prensa de la época, la bibliografía encontrada y las entrevistas realizadas a Gustavo Larrazábal, director de las obras del Hotel Humboldt y el teleférico Caracas-Ávila-Litoral, Tomás José Sanabria arquitecto del proyecto, Paul Otamendis, ingeniero y especialista en teleféricos; Oscar Yanes, periodista y Javier González, historiador.

2.2.1) ORIGEN

A finales del siglo XIX hay una idea de construir un funicular para llevar visitantes a la cumbre del Cerro Ávila. Ese proyecto se comienza a desarrollar en 1894, ya en 1897 está aprobado por el gobierno de Joaquín Crespo y se busca el financiamiento a través de empréstitos. (Conversación personal con Javier González, Agosto 2008).

En 1897 recrudece la crisis económica y política que lleva al poder a Cipriano Castro en 1899, de esta manera desaparece la posibilidad de realizar el proyecto y es engavetado hasta el año 1946 cuando el poder es asumido por un triunvirato. (Conversación personal con Javier González, Agosto 2008)

“El 24 de Noviembre de 1948 es derrocado Rómulo Gallegos, quedan en las gavetas los grandes proyectos que se habían diseñado en ese trienio y algunos anteriores”. (Conversación personal con Javier González, Agosto 2008)

Por otro lado, fue el ingeniero francés llamado Debertren, quien tuvo la idea de hacer el teleférico que iba hacia el Ávila, y el Ministro que para ese momento era Carlos Bacalao Lara accedió... “y me nombró el Director de las obras”. (Conversación personal con Gustavo Larrazábal, Julio 2008)

La idea de desarrollar un teleférico de Maripérez al Ávila y del Ávila al Litoral tiene su origen prácticamente en el sector militar de Venezuela, ya que era idea del General Pérez Jiménez, en ese momento Presidente de la

República tener la facilidad de transportar de Caracas al Litoral en muy poco tiempo una población de militares de más o menos 10 mil personas. (Conversación personal con Paul Otamendis, Julio 2008)

Una de las visiones que tenía Pérez Jiménez era convertir esto en un recinto de resguardo militar en caso de guerra y por otro lado, mientras haya paz, había una paz muy sabrosa que era el turismo y en eso estaba fundamentado lo que era el teleférico de Maripérez a la cima del Ávila, de la cima del Ávila a Macuto pasando por Galipán que es un pueblo de agricultores muy famoso y con la pernocta en el hotel Humboldt (Conversación personal con Javier González, Agosto 2008)

Otra de las ideas que motivo la construcción del teleférico fue el turismo, ya que en ese momento venían barcos de los Estados Unidos que traían a los turistas hasta la Guaira, y que a través de ese medio de comunicación podían subir hasta Galipán, dormir en el Hotel y luego bajaban y tomaban nuevamente el barco. (Conversación personal con Gustavo Larrazábal, Julio 2008)

La idea del teleférico, aunque mucha gente crea que es original del gobierno de Pérez Jiménez, es más antigua, debido a que 50 años antes que hicieran el Teleférico ya se habían estudiado tres proyectos de teleféricos para El Ávila. (Conversación personal con Oscar Yanes, Julio 2008).

Hoy en día es que la gente se ha dado cuenta del verdadero valor que posee el teleférico. En aquella época la idea de Pérez Jiménez de construir el teleférico y el Hotel Humboldt en el Ávila no gustó, pero como no existía libertad de expresión y había una rígida censura nadie lo criticó. Sin embargo, había uno que otro halador que estuvo de acuerdo y que apoyó la idea. (Conversación personal con Oscar Yanes, Julio 2008).

2.2.2) CONSTRUCCIÓN E INAUGURACIÓN

Teleférico: es un sistema de transporte constituido por vagones ó funiculares colgados en un sistema de guayas (cables) que se encargan de hacer avanzar a las unidades a través de las estaciones. También es conocido como, un sistema de transporte, el cual por medio de cabinas suspendidas de uno o varios cables de tracción permite salvar las diferencias de altitud. (www.wordreference.com)

Funicular: vehículo o cabina cuya tracción se realiza por medio de un cable, cuerda o cadena. (www.wordreference.com)

El director del complejo arquitectónico Hotel Humboldt y el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral fue Gustavo Larrazábal, quien a su vez contrató al arquitecto Tomás José Sanabria. Las conchas (techos) de los terminales de Maripérez y el Litoral, fueron obra del arquitecto Alejandro Pietri Pietri. (Conversación personal con Gustavo Larrazábal, Julio 2008)

Las compañías que realizaron esa construcción fue Precomprimidos que en ese momento era de un italiano llamado Tundisi, Juan Benedetti y Oscar Otaona (Conversación personal con Gustavo Larrazábal, Julio 2008)

El proyecto duró en diseño un año y en construcción un año por exigencias de los políticos. (Conversación personal con Tomás José Sanabria, Julio 2008)

La obra total comprende el tramo que parte de la estación inicial de pasajeros en Maripérez, a la altura de la Cota Mil, hasta el Pico del Ávila, a 2.150 metros sobre el nivel del mar. Dos ramales adicionales que arrancan desde El Pico del Ávila, uno hasta el Hotel Humboldt de 14 pisos, que se edificó en el extremo Este de la Cima, a 600 metros de la estación de llegada, y el otro hasta el Litoral, que fue el tramo más largo y de mayor desnivel. (Venezuela bajo el Nuevo Ideal Nacional, s/a, s/p)

El complejo tiene una longitud de 7.6 kilómetros y la altura de las torres varía entre los 9 y 50 metros. (S/A, El Heraldo, 29 de diciembre de 1956, p. 12) El recorrido del tramo Maripérez – Pico del Ávila (3.400 metros) se hacía en ocho minutos, en catorce cabinas de 28 pasajeros, con capacidad para transportar 800 personas por hora en ambas direcciones. La estación inicial de Maripérez tiene sala de espera, parque para niños y un estacionamiento para 500 vehículos. (Venezuela bajo el Nuevo Ideal Nacional, s/a, s/p)

La prolongación- entre la cima del Ávila y el Litoral – tiene 7.715 metros de longitud, el tiempo de recorrido será de 20 minutos, en los sitios de San José y Galipán. Se construyeron estaciones intermedias para tomar o dejar pasajeros, quienes podían disfrutar de las obras recreacionales allí construidas. El servicio de transporte se hará en cabinas de 28 personas, iguales a las que prestan servicio en el tramo Maripérez-Galipán y a una velocidad de 7 metros por segundo. (S/A, Construcción, 29 de diciembre de 1956, s/p)

El proceso de construcción de esta obra estuvo marcado por los escasos recursos que se tenían en cuanto a vías de transporte, es decir, no existían carreteras por las cuales se pudiese llevar el material, por esa razón se llevaba todo el material en el hombro hasta el Ávila. (Conversación personal con Gustavo Larrazábal, Julio 2008)

Al no existir carreteras los primeros vehículos que subían eran tractores con orugas y a medida que fue utilizándose esa vía se fue haciendo más estable. (Conversación personal con Tomás José Sanabria, Julio 2008)

Sin embargo, la construcción del teleférico del Litoral fue un poco más sencilla porque ya se tenía la estación de más arriba y además estaba el teleférico de carga trabajando desde Maripérez hasta El Ávila de manera que los materiales se podían transportar con mayor facilidad. (Conversación personal con Gustavo Larrazábal, Julio 2008)

El teleférico que se hizo es de primera categoría. El teleférico tenía capacidad para 28 pasajeros. Esos teleféricos tenían 2 guayas pulsadoras y una guaya central mucho más gruesa que era la guaya central del recorrido de los carros. Esto le daba la posibilidad de una gran seguridad de vida a los pasajeros que usaban el teleférico ya que tenía recursos de frenos automáticos y rápidos desde la cabina y desde las estaciones terminales, tanto del teleférico de Maripérez como el teleférico del Litoral. (Conversación personal con Paul Otamendis, Julio 2008)

Paralelamente con la construcción del teleférico, se construyó una vía vehicular, tanto con el lado paralelo del teleférico del Ávila como con el teleférico al Litoral. La prueba es que cuando vino el problema de la autopista que hubo que tumbar el viaducto original de la autopista Caracas - La Guaira, una de las vías de acceso más usada por las personas que necesitaban viajar de el Litoral a Caracas y viceversa fue a través de ese camino del Ávila por el teleférico (Conversación Personal con Paul Otamendis, Julio 2008)

Por otro lado, la estructura del Hotel Humboldt se encuentra a 2.137 metros sobre el nivel del mar. A su vez los dormitorios se concentran en una torre circular de 59.50 metros de altura, distribuidos en 14 pisos, con 5 habitaciones cada uno y un penthouse. El hotel posee un sistema completo de calefacción a base de agua caliente; también dispone de grandes superficies de vidrio que permiten calentar los ambientes a través de la radiación solar. (Ramón David León, La Esfera, 29 de diciembre de de 1956, s/p)

En cuanto a la propia construcción del hotel no se quiso hacer un techo plano, ya que se deseaba que los turistas sintiesen lo que es la belleza de estar

dentro de las nubes, así como la de un cielo despejado, por esa razón se decidieron hacer las bóvedas. (Conversación personal con Tomás José Sanabria, Julio 2008)

Cabe destacar que uno de los factores determinantes en la construcción de esta obra arquitectónica fue el clima, ya que en la torre se registraron vientos con dirección de la Castellana hasta arriba de 120 kilómetros por hora. Sin embargo, se proyectaron unas ventanas realizadas en Italia, que no necesitaban andamios para limpiar los vidrios por afuera sino que ellas mismas permitían hacerlo. (Conversación personal con Tomás José Sanabria, Julio 2008)

En el complejo existe un lugar denominado área pública que era la zona de transición donde se recibía el teleférico de Maripérez, donde salía el teleférico para el Litoral y salía otro más pequeño que permitía el acceso al hotel. Era un área construida con vidrios para que los turistas pudieran apreciar la vista. Allí fue que se propuso hacer la pista de patinaje. (Conversación personal con Tomás José Sanabria, 2008).

Los costos del Hotel y el de las obras del Teleférico El Cojo-San José – Galipán – Ávila, área pública en el Pico del Ávila y el sistema del teleférico al hotel fueron respectivamente de 20.402.889,00 y de Bs. 44.591.097,85 dando un total de Bs. 64.993.986,85 (S/A, Construcción, 29 de diciembre de 1956). Cabe destacar que para aquel entonces un dólar costaba 3,30 Bs.

Con respecto a la inauguración del teleférico del litoral a un pedido del ciudadano Presidente de aquella época de que estuviera listo para el día 2 de Diciembre fue imposible, en razón de que una serie de elementos electrónicos de la empresa Siemens no habían llegado a tiempo. Finalmente, fue inaugurado el 29 de Diciembre del año 1956, batiéndose así un récord mundial de erección del teleférico tanto en el de Maripérez como en el del Litoral (Conversación personal con Paul Otamendis, Julio 2008)

“En las primeras horas de la mañana, el presidente de la República, general Marcos Pérez Jiménez, abrirá al servicio público el sistema teleférico Ávila – El Cojo y el Hotel Humboldt.”. (Ramón David León, La Esfera, 29 de diciembre de de 1956, s/p)

2.2.3) FUNCIONAMIENTO

El teleférico no se hizo con fines turísticos sino con fines estratégicos, ya que era un medio de transporte para que en caso de un aislamiento de la ciudad pudieran movilizarse 800 soldados por hora. (Conversación personal con Tomás José Sanabria, Julio 2008)

Por lo general los teleféricos son utilizados con un fin social para poderle brindar a la sociedad la posibilidad de disfrutar la naturaleza en sus diferentes topografías y alturas sobre el nivel del mar, de forma que no solamente tienen el propósito de transportar a las personas, sino que le permiten tener una vía de esparcimiento hacia las zonas que posiblemente le son inaccesibles. Un ejemplo claro de ello son los teleféricos que existen en Colombia y en varios países de Europa. (Conversación personal con Paul Otamendis, Julio 2008)

Por otro lado, el teleférico era algo distinto, ya que le brindaba a los ciudadanos la oportunidad de subir al Ávila. Antes de que el teleférico existiera había que pedir una serie de permisos en el ministerio de Agricultura y Cría en caso de que se quisiera hacer una excursión. (Conversación personal con Gustavo Larrazábal, Julio 2008)

Una de las cosas que más le llamaba la atención a la gente era que funcionaba un teleférico al que llamaban farolito japonés o farolitos japoneses, que eran los que iban desde la zona pública hasta el Hotel Humboldt. Se denominaban de esa manera, ya que eran vagones muy pequeños en los cuales sólo cabían cuatro personas. (Conversación personal con Oscar Yanes, Julio 2008)

El abandono de esta obra arquitectónica se comienza a notar en el año 1957, cuando se presentan los síntomas de la descomposición del régimen que oprimió al país durante una década y sus personeros se apresuraban a guardarse los últimos restos del boletín presupuestario. Esta es una de las causas a las que se atribuyen que el Teleférico de la Guaira no haya sido concluido. Lo que nadie se explica, sin embargo, es que a cuatro años de su inauguración, aun tanto la estación de Galipán como la de San José, permanezcan con sus estructuras al aire, sin un piadoso techo que las proteja del salitre y el óxido que la acción de éste produce. Incluso la dictadura no se preocupó de poner una buena base para la pintura posterior y todavía las cosas continúan igual como las dejó la desidia oficial de entonces. Sólo la Estación El Cojo se salvó y puede exhibirse completamente cubierta, lo que le ha permitido mantenerse en buenas condiciones. Pero allí también menudearon los defectos y hasta hace muy poco tiempo no había ni siquiera unas modestísimas casetas que sirvieran de baño y depósito de materiales. (Zoilo Vargas Torres, Un Gigante Moribundo, Élite 22 de Mayo de 1965, p. 50-52)

El cese del funcionamiento del teleférico se hace oficial el lunes 8 de agosto de 1977, cuando las frágiles cabinas que transportaban turistas sobre Monte Ávila detuvieron su ascenso y descenso pausado. Los pasajeros en su mayoría venezolanos, porque también había un gran número de norteamericanos, pensaban que se trataba de una parada con el objeto de demorarse en la vista de la Caracas recién entrada en la noche, lo que no sabían los 62 ocupantes siniestrados es que se trataba de una no ubicada falla mecánica relacionada con el sistema eléctrico que los había parado y que el rescate ya estaba en marcha. (Héctor Ordóñez, El Teleférico faltó a la Cita, Élite, 19 de Agosto de 1977, p.15)

“Las horas comienzan a pasar lentamente, la inseguridad crece. Comunicadas las autoridades civiles y militares, los diferentes cuerpos especializados inician la desesperada tarea de rescate. El cuerpo de bomberos comenzó la ascensión a El Ávila”. (Héctor Ordóñez, El Teleférico faltó a la Cita, Élite, 19 de Agosto de 1977, p.15)

Por otro lado, costó bastante arribar a la zona del siniestro, Grandes extensiones de maleza debieron ser abiertos. Las cabinas, que cuentan en su interior con sacos metálicos aptos para hacer descender a una persona por vez mediante cabullas aceradas, comenzaron a dejar deslizar lentamente, en contacto con los bomberos, persona por persona. (Héctor Ordóñez, El Teleférico faltó a la Cita, Élite, 19 de Agosto de 1977, p.15)

Según el doctor Jorge Santana, Director de Parques y Recreación de la Gobernación del Distrito Federal, las guayas principales del tendido poseían la propiedad de funcionar como un todo integral. Además, estaban constituidas por sesenta cables de acero, y basta con que uno solo de estos delgados hilos se quiebre, para que todo el circuito deje de funcionar. (Héctor Ordóñez, El Teleférico faltó a la Cita, Élite, 19 de Agosto de 1977, p.15)

Con respecto a la estación del Teleférico el Cojo y su área pública, se puede constatar el más completo abandono, ni siquiera hay quien cuide de su construcción: la cabaña está convertida en centro de recreación de la delincuencia y en el lugar más apropiado para cometer actos que ofenden a la moral y las buenas costumbres. Estas instalaciones están a merced de la Naturaleza, el Teleférico tiene aproximadamente 20 cabinas, las cuales están en estado de abandono, hasta la de mayor valor, es decir la Cabina Presidencial en donde hacía su recorrido de inspección de la obra el General Pérez Jiménez, están al sol y al agua en la Estación de Galipán, la cual está condenada a la destrucción. El Teleférico cumplía doble función: una, la de la diversión; y la otra, de servirle a la comunidad como medio de transporte. Aquí se demuestra la insensatez de un gobernante al cerrar una obra de esta clase por venganza contra un ex – gobernante. En los demás pueblos, los gobernantes cambian, pero las obras siguen funcionando. La conclusión es clara: El hotel, el Teleférico, con sus áreas públicas, así como el mobiliario del mismo, junto con su decoración, costaron gran cantidad de dinero y por la ineficiencia del Gobierno se pierden acerca de 150 millones de bolívares. (Héctor Ordóñez, El Teleférico faltó a la Cita, Élite, 19 de Agosto de 1977, p.15)

Finalmente, el teleférico del Litoral en vista del cambio de gobierno no se siguió y no se continuó usando como es el caso del teleférico de Maripérez al Ávila, es de imaginarse que por razones de tipo económico. Sin embargo, otra de las razones del abandono de esta obra arquitectónica es el conflicto que siempre ha existido en Venezuela, que todo lo que hace el gobierno anterior es malo y hay que descartarlo. (Conversación personal con Paul Otamendis, Julio 2008).

CAPÍTULO 3

EL MÉTODO

3.1) Diseño y Tipo de Investigación

El diseño de la pieza audiovisual a realizar es de carácter documental y de campo, ya que por un lado, se requiere una recolección de información necesaria que se realizará a través de entrevistas a protagonistas del complejo arquitectónico Teleférico Caracas-Ávila-Litoral. Y por otro lado, está presente el traslado a las diferentes locaciones donde estarán los personajes y también se realizarán las tomas de apoyo que documentarán el estado actual de este teleférico y que permitirán apreciar la importancia que tuvo en la época de la construcción (1955-1956). (Manual del tesista de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, 2008)

El tipo de investigación que se llevará a cabo es exploratoria, ya que el tema que se va a abordar ha sido poco estudiado. En tal sentido, existen piezas audiovisuales que hacen mención al complejo arquitectónico de manera vaga, pero en este caso el aporte del trabajo de grado es presentar un documental que muestre el proceso de la obra en su totalidad. Por otro lado, es descriptiva en cuanto a la narración que hace de las características de las diferentes etapas. Comenzando con el origen, seguido de la construcción, la inauguración, una breve descripción del hotel Humboldt y finalizando con el abandono del teleférico tramo Galipán-Macuto. (Manual del tesista de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello, 2008)

El alcance temporal del proyecto es longitudinal, ya que la investigación abarca desde el año 1955 hasta el año 1977.

Las fuentes de investigación son de tipo mixto, ya que existen dos tipos de fuentes consultadas. Las primarias realizadas a través de las entrevistas a algunos de los protagonistas del proyecto; y las secundarias son los artículos de prensa extractos de piezas audiovisuales, bibliografía disponible e imágenes fotográficas.

3.2) Modalidad de la pieza audiovisual:

El presente trabajo de grado pertenece a la modalidad de proyecto de producción, y la sub-modalidad de producciones audiovisuales, según el manual del tesista de la Escuela de Comunicación Social de la Universidad Católica Andrés Bello 2008.

3.3) Cronograma de actividades

Pre-Producción

Actividad	Fecha
Contactos con cada uno de los entrevistados	Noviembre- Diciembre 2007
Recolección del material: bibliografía, artículos de prensa, fotografías e imágenes (videos) de archivo de la época (1955-1956)	Enero-Febrero 2008
Elaboración del presupuesto	Marzo 2008
Elaboración del guión	Abril-Mayo2008

Producción

Actividad	Fecha
Grabación de entrevista a Tomás José	15 de Julio de 2008

Sanabria.	
Grabación de entrevista a Paul Otamendis	20 de Julio de 2008
Grabación de entrevista a Gustavo Larrazábal	25 de Julio de 2008
Grabación de entrevista a Oscar Yanes	30 de Julio de 2008
Grabación de entrevista a Javier González	05 de Agosto de 2008
Grabación de entrevista a Helvecia Moreno	05 de Agosto de 2008
Grabación tomas de apoyo Ruinas del teleférico de Macuto, y otras estaciones	13 de Agosto de 2008
Grabación tomas de apoyo del teleférico de Caracas al Ávila, el Hotel Humboldt y pueblo de Galipán	16 de Agosto de 2008

Post- Producción

Actividad	Fecha
Visualización, digitalización y pietaje del material bruto	Julio-Agosto 2008
Selección de tomas	Agosto 2008
Animación/Montaje/Edición/	Agosto 2008
Copiado	01 de Septiembre de 2008

3.4) Propuesta Visual:

Alcance

La realización de esta pieza audiovisual busca narrar la historia del teleférico Caracas-Ávila-Litoral, desde sus inicios haciendo referencia a la idea original, que según cuenta Javier González y Oscar Yanes era un proyecto que

estaba engavetado en gobiernos anteriores al del general Marcos Pérez Jiménez. Por otro lado, muestra la importancia que tuvo la construcción de la obra para la época (1955-1956), ya que para ese entonces en Venezuela no existían carreteras ni medios de transporte que permitieran trasladar con facilidad los materiales y la mano de obra necesaria. De esta manera, Venezuela pasó a ser un símbolo de progreso y modernidad. Finalmente, el documental trata el tema del abandono, como es el caso del teleférico de Macuto, hoy en día sólo quedan ruinas. Por ello, se busca crearle una conciencia al espectador que aunque los diferentes gobiernos pasen, las obras deberían perdurar en el tiempo como acervos históricos importantes de una época.

El documental está dirigido a un público joven y adulto interesado en la historia de una de las obras más importantes de Venezuela, como lo es el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral que tuvo inicialmente su origen en el sector militar, pero que luego pasó a tener objetivos sociales y turísticos de trascendencia a nivel nacional y a nivel mundial.

Finalmente, el lenguaje que se emplea en el documental es de carácter sencillo y no excluyente, es decir, la historia está expuesta de manera que pueda ser entendida fácilmente por el espectador.

Estructura

El documental estará dividido en cinco bloques separados por una tapa gráfica cada uno de ellos con intertítulos. Comenzando con el origen del teleférico Caracas-Ávila-Litoral, luego el proceso de construcción, seguido por la inauguración, el hotel Humboldt y culminando con el funcionamiento y el primer cese.

En el primer bloque se hará una descripción del origen y de los fines que inicialmente tuvo la construcción del teleférico. Estará acompañado por un montaje de fotografías fijas y complementado por frases de algunos de los protagonistas de este complejo arquitectónico.

El segundo bloque estará caracterizado por algunos de los testimonios de los protagonistas del proyecto, de un historiador y un periodista, quienes contarán una breve historia de cómo y dónde nace la idea de este proyecto y los fines con los que inicialmente fue creado. Todas ellas acompañadas con videos y con un montaje de fotografías en blanco y negro que refuercen la información de los entrevistados y que ubiquen al espectador en el momento histórico (1955-1956).

El tercer bloque estará protagonizado por las entrevistas que harán referencia al proceso de construcción del teleférico Caracas-Ávila-Litoral, las compañías que fueron partícipes de este proyecto, la experiencia de los realizadores, algunas anécdotas y finalizando con la inauguración. Igualmente, apoyadas con fotografías y videos, en los cuales se utilizará el recurso de la animación para otorgarle ritmo a la pieza audiovisual.

En el cuarto bloque se hace una breve descripción de la historia del hotel Humboldt. De donde nace su nombre, la arquitectura que posee y un paseo por sus alrededores y salones temáticos, cuyos lugares le brindaban el sentido turístico al complejo.

Y en el último bloque se explica el funcionamiento y las causas del abandono de este complejo. Se le mostrará al espectador un collage final con los las tomas más crudas del teleférico. Entra la voz en una pequeña reflexión con la voz en off que culmina el documental El Teleférico del Ávila: Fin de una época.

Estilo:

La pieza audiovisual mostrará lo que fue el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral en el momento de su construcción e inauguración (1955-1956), el funcionamiento y el abandono de la obra desde la perspectiva de sus protagonistas y la importancia de ellos como seres humanos que estaban dispuestos a hacer lo mejor por Venezuela.

La narrativa de la historia se reforzará, en su mayoría con imágenes de archivo, entre las cuales se encuentran fotografías fijas y artículos de prensa de la época (1955-1956), ya que el material videográfico que existe sobre el tópico del teleférico Caracas-Ávila-Litoral es escaso.

Por otro lado, en cuanto al color se utilizará una gama de blancos y negros provenientes de los videos de archivo y el montaje de la fotografía fija de la época, que ubicará al espectador en tiempo y espacio al origen, construcción, inauguración y cese del teleférico. Unido a esto, aparece una paleta de colores entre verdes y tierras, propias de las entrevistas realizadas; exceptuando la entrevista del arquitecto Tomás José Sanabria. Al mismo tiempo, se realizaron tomas de apoyo de las ruinas del teleférico de Macuto y de las estaciones intermedias por las cuales había que pasar antes de llegar a él, todas ellas mostrando imágenes en colores tierras y azules desgastados que ilustran el abandono del complejo arquitectónico.

El proyecto llevará un orden en la forma de presentar la información. Es decir, la estructura del guión tiene un comienzo que viene dado por el origen del teleférico, un clímax, donde los entrevistados cuentan el proceso de construcción y de inauguración, la importancia del hotel Humboldt y un desenlace, caracterizado por el funcionamiento y el abandono del mismo. También estará presente el recurso de la voz en off que se utilizará con el fin de enlazar la historia y de proporcionar algunos datos de la prensa de la época a los que no hacen mención los entrevistados. Sin embargo, la introducción y el cierre de la pieza audiovisual tiene como fuerza importante frases de protagonistas y un montaje de fotografías fijas animadas en 3D que buscan captar la atención del espectador.

El documental mostrará diferentes locaciones que forman una parte esencial de la historia. Por un lado están las casas de los protagonistas del proyecto, como es el caso de Paul Otamendis y Gustavo Larrazábal, las cuales permitirán visualizarlos dentro de su verdadero espacio. La oficina del arquitecto

Tomás José Sanabria que muestra otra percepción de lo que es una obra maestra. La casa de Oscar Yanes, un símbolo de la prensa y la historia en Venezuela. Las entrevistas realizadas en el Ávila que reflejan la óptica del teleférico actual. Por último, se encuentran las tomas de apoyo, que muestran lo que es el teleférico Caracas-Ávila-Litoral actualmente.

Finalmente, la dirección de fotografía de la pieza audiovisual estuvo orientada en su mayoría a la luz natural, a excepción de las entrevistas, ya que por un lado permitía aligerar la carga de producción en cuanto al traslado de los equipos y por otra parte se contaba con pocos recursos económicos.

3.5) Libro de Producción

Ficha técnica

Título: El Teleférico del Ávila: Fin de una época

Blanco y negro y color/ 16 minutos.

Guión: Andreína Méndez, Verónica Gómez y Horacio Collao

Producción Ejecutiva: Andreína Méndez y Verónica Gómez

Dirección: Andreína Méndez y Verónica Gómez

Cámara: Julio César Castro

Sonido: Miguel Perea

Dirección de Fotografía: Sergio Castillo

Fotografía fija: Harry Bracho

Musicalización: Gustavo Méndez

Montaje: Sonia Manrique

Animación: Luis Miguel Ruibal y Andrés Ruibal

Edición: Sonia Manrique

Formato original: Mini DV

Lugar y fecha de realización: Venezuela 2007-2008

Idea:

La modernidad como expresión visionaria de la época (mediados del siglo XX)

Sinopsis:

El documental narra la historia del teleférico Caracas-Ávila-Litoral, desde sus inicios hasta el abandono del mismo, haciendo un recorrido por las diferentes etapas de la construcción y del funcionamiento. Son algunos de los protagonistas de la obra, quienes cuentan su importancia y finalmente, muestran a Venezuela como un símbolo de modernidad.

Presupuesto y Análisis de Costo: de Archivo de Excel número 1

Plan de Rodaje Documental El Teleférico del Ávila: Fin de una Época

Cliente: Méndez Y Gómez / **Producto:** Documental / **Versión:** Teleférico /

Duración: 16 min. / **Formato:** Video

Fecha	Hora	Locación	Descripción	Requerimientos Técnicos
15/07/2008	10:00 a.m.	Oficina en el Centro Comercial Ciudad Tamanaco	Entrevista a Tomás José Sanabria	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV, boom, audífonos, trípode, equipo de luces y equipo técnico.
20/07/2008	11:30 a.m.	Apartamento en Lomas de San Román	Entrevista a Paul Otamendis	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV, lavalier (balita) audífonos, trípode, equipo de luces y equipo técnico.
25/07/2008	10:30 a.m.	Apartamento en Lomas de la Lagunita	Entrevista a Gustavo Larrazábal	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV, lavalier (balita), audífonos, trípode, equipo de luces y equipo técnico.

30/07/2008	10:00 a.m.	Apartamento en el Bosque	Entrevista a Oscar Yanes	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV, lavalier (balita) audífonos, trípode, equipo de luces y equipo técnico.
05/08/2008	11:00 a.m.	Exteriores del Hotel Humboldt y la antigua estación de Maripérez el Ávila.	Entrevista a Javier González	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV, lavalier (balita) audífonos, pantalla flexible y equipo técnico.
05/08/2008	3:00 p.m.	Teleférico Maripérez-Galipán	Entrevista a Elvecia Moreno	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV, boom, audífonos, una pantalla flexible y equipo técnico.
13/08/2008	10:00 a.m.	Estaciones de San José, Galipán y Macuto	Tomas de apoyo de las ruinas del teleférico del tramo Galipán-Macuto.	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV y equipo técnico.
16/08/2008	10:30 a.m.	Cerro El Ávila y el Hotel Humboldt.	Tomas de apoyo del Ávila y de los exteriores y de los salones del Hotel Humboldt	Cámara Sony Z1, cinta Mini DV y equipo técnico.

Desglose de Necesidades

PRE-PRODUCCIÓN	PRODUCCIÓN	POST-PRODUCCIÓN
Tarjetas de teléfono	Cámara de Video Panasonic A100, 3 CCD, Mini-DV	Computadora para digitalizar

Transporte	Lavalier (Balita). Boom.	Lista de pietaje
Cámara fotográfica	Shotgun	Trascripción de entrevistas
Libros	Transporte	Fotocopiadora
Revistas	Cassettes Mini-DV	Impresora
Documentales relacionados con el tema	Cámara Fotográfica profesional.	Scanner
Periódicos	Trípode	Programas: Final Cut, Adobe After FX, Photoshop
2 computadoras con Internet	Viáticos	Animador
Tesis relacionadas con el tema	Tarjetas de teléfono	Estudio de grabación, locutor para la voz en off.
Grabador, para la investigación con fuentes vivas	Caja de Producción	Editor
Papelería	Equipo de luces, dos pantallas flexibles y equipo técnico.	Caja de DVD
Fotocopiadora	Catering	Sala de Post-producción

Guión

EL TELEFÉRICO DEL ÁVILA: FIN DE UNA ÉPOCA	
VIDEO	AUDIO
<p>FADE IN:</p> <p><u>(INSERT: Siglo XX)</u></p> <p>Comienza un collage de fotos e imágenes. Se trata de una pequeña transición en el tiempo. Una composición en pantalla dividida en cuatro momentos históricos distintos del teleférico. Entra Título del Documental</p>	<p>VOZ EN OFF: Siglo XX...un transporte precario, una visión, una realidad ...una obra magistral. El Teleférico del Ávila: Fin de una Época.</p> <p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 02 DEL ALBÚM SIMÓN REMIXES</p>

<p><u>(INSERT: El Teleférico del Ávila: Fin de una época)</u></p> <p>FADE OUT</p>	
<p>L.1 FADE IN</p> <p>Plano medio de Gustavo Larrazábal. Entra cámara subjetiva en blanco y negro con una toma de hombros de Larrazábal.</p>	<p>Larrazábal ON: Yo fui el director de las obras (CORTE) de todas las obras.</p> <p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM PASA CALLE</p>
<p>O.1 Primer plano de Paul Otamendis. Entra cámara subjetiva en blanco y negro con una toma de hombros y luego zoom out. Luego se vuelve a primer plano del personaje</p>	<p>Otamendis ON: La idea (CORTE) tiene su origen prácticamente en el sector militar de Venezuela</p> <p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM PASA CALLE</p>
<p>S.10 Cámara subjetiva en blanco y negro primer plano de Tomás Sanabria. Entra una toma de hombros a color, plano detalle de las manos y entra cámara subjetiva con toma de hombros</p>	<p>Sanabria ON: Las ciudades no son hechas ni por arquitectos, ni por urbanistas, sino son hechos políticos.</p> <p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM PASA CALLE</p>
<p>Y.8 Primer plano de Oscar Yanes, cámara subjetiva en blanco y negro primer plano y zoom in del personaje</p> <p>FADE OUT</p>	<p>Yanes ON: Al hombre del pueblo le gustaba el teleférico, porque le permitía ir al Ávila.</p> <p>(MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM PASA CALLE</p>

<p>FADE IN (INSERT: Visión de un país: Su origen) FADE OUT</p>	<p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM PASA CALLE</p>
<p>Y.1 FADE IN Plano medio de Oscar Yanes. Tomas de apoyo del gobierno de Marcos Pérez Jiménez y tomas de Caracas en los años 50.</p>	<p>Yanes ON: La idea del teleférico, aunque mucha gente cree que es original del gobierno de Pérez Jiménez, es mucho más antigua de lo que la gente cree, porque como 50 años antes de que hicieran el teleférico ya se estaban estudiando en Venezuela 3 proyectos de teleféricos para El Ávila</p>
<p>E1.2 Plano medio corto de Javier González. Tomas de apoyo de Caracas en los años 50 y de los personajes históricos de la época.</p>	<p>González ON: A finales del siglo 19 hay una idea de construir un funicular para llevar visitantes a la cumbre del Cerro Ávila. Ese proyecto se comienza a desarrollar en 1894 (CORTE) En 1897 recrudescen la crisis económica y la crisis política que lleva en 1899 al poder a Cipriano Castro, desaparece la posibilidad de hacer el proyecto y ese proyecto es engavetado hasta 1946 cuando asume el poder un triunvirato (PAUSA CORTA) Pero El 24 de Noviembre de 1948 es derrocado Rómulo Gallegos, quedan en las gavetas los grandes proyectos que se habían diseñado en ese trienio y algunos anteriores.</p>
<p>Y.2 Plano medio de Oscar Yanes. Tomas de apoyo del cerro Ávila y de Caracas en los años 50.</p>	<p>Yanes ON: Uno de ellos, el más curioso, porque es una empresa suiza que se comprometía a construir teleférico Caracas-Galipán, Galipán-La Silla-Caracas, a cuenta del cacao, de trueque, cambiaba un teleférico por cacao y entonces el gobierno de la época no</p>

	<p>quiso hacerlo</p> <p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 02 DEL ALBÚM SIMÓN REMIXES</p>
<p>S.1 Toma de hombros de Tomás Sanabria. Tomas de apoyo de la piscina del Hotel en la época.</p>	<p>Sanabria ON: El teleférico no se hizo con fines turísticos sino con fines estratégicos</p>
<p>Y.3 Plano medio de Oscar Yanes. Tomas de apoyo de Marcos Pérez Jiménez, su gabinete y su cuerpo de milicia.</p>	<p>Yáñez ON: Cuando llega Pérez Jiménez, fue uno de los pocos presidentes en Venezuela que tuvo la habilidad de ordenar a todos sus ministros que registraran todos los archivos de los respectivos ministerios para ver que proyectos estaban engavetados entonces se encontraron ahí que habían 6 ó 7 proyectos de teleférico</p>
<p>S.2 Plano medio corto de Tomás Sanabria. Tomas de apoyo del teleférico, de Caracas y del cuerpo militar.</p>	<p>Sanabria ON: era un medio de transporte estratégico para que en caso de un aislamiento de la ciudad pudiera moverse 800 soldados a la hora y ese es el motivo del teleférico</p>
<p>E1.5 Plano medio corto de Javier González. Tomas de apoyo de soldados, militares, mapas y de Caracas.</p>	<p>González ON: Una de las visiones que tenía Pérez Jiménez era convertir esto en un recinto de resguardo militar en caso de guerra y por otro lado, mientras haya paz, había una paz muy sabrosa que era el turismo (CORTE)</p>
<p>L.5 Toma de hombros de Gustavo Larrazábal. Tomas de apoyo de barcos extranjeros, el puerto de la Guaira y del teleférico. Animaciones en 3D de</p>	<p>Larrazábal ON: La idea que ellos tenían era que en ese momento venían los Santos de Estados Unidos que traían turistas, los traían a La Guaira, entonces la idea era que subieran por el teleférico, durmieran en el teleférico, luego bajaran y seguían y tomaban otra vez el</p>

fotografías del teleférico	barco en Puerto Cabello
O.2 Toma de hombros Paul Otamendis. Tomas de apoyo de caraqueños caminando por la ciudad, la Guaira y de Caracas.	Otamendis ON: Conjuntamente con esta idea primaria se juntó el deseo de poderle brindar a los caraqueños la posibilidad de una belleza natural que dispone Caracas que es la belleza del Cerro El Ávila en todas sus capacidades
L.4 Plano medio de Gustavo Larrazábal. Tomas de apoyo del cerro Ávila y del Hotel Humbold	Larrazábal ON: antes había que pedir todos los permisos en el ministerio de Agricultura y Cría para poder hacer una excursión y en cambio así podían fácilmente subir al Ávila y disfrutar del paisaje desde arriba que es una belleza
Tomas de apoyo del Hotel Humbold, de las estaciones del teleférico. Animaciones en 3D de fotografías del teleférico. (INSERT: Costo total: . 64.993.986,85 Bs.) FADE OUT	VOZ EN OFF: El Hotel y el de las obras del Teleférico El Cojo-San José – Galipán – Ávila, área pública en el Pico del Ávila y el sistema del teleférico al Hotel Humbold tuvo un costo total de Bs. 64.993.986,85. Para aquel entonces la paridad del dólar era 3,30 Bs. MÚSICA DE FONDO: TRACK 02 DEL ALBÚM SIMÓN REMIXES
FADE IN (INSERT: Un paso a la modernidad: Su construcción) FADE OUT	MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM SIMÓN REMIXES
S.3 FADE IN Tomas de apoyo del teleférico. Entra plano medio	Sanabria ON: Todo se construyó en un año porque todo tenía que estar para fechas determinadas de los políticos

<p>corto de Tomás Sanabria. Otras tomas de planos de la construcción. Primer plano de Sanabria.</p>	<p>El día que llegué la primera vez ahí me tomó 10 horas de camino desde abajo hasta arriba. 10 horas caminando. Nos llevamos todo tipo de antiofídicos porque nos decían que nos iban a matar las culebras</p>
<p>L.3 Plano medio corto de Gustavo Larrazábal. Imágenes de apoyo de la construcción y el teleférico.</p>	<p>Larrazábal ON: primero llevábamos de aquí al Ávila todo al hombro, porque no había carreteras ni nada para cumplir todas las bases de las torres,</p>
<p>S.4 Toma de hombros de Tomás Sanabria. Imágenes de la construcción del teleférico y del hotel Humboldt.</p>	<p>Sanabria: Ustedes se pueden imaginar lo que es construir algo tan complejo allá arriba sin que hubieran carreteras o sea que los primeros vehículos que subían eran tractores con orugas y a medida que fue utilizándose esa vía se fue haciendo más estable, ahí se trabajó 24 horas al día</p>
<p>S.15 Imágenes del teleférico, las torres de las estaciones y de Altamira en los años 50.</p>	<p>Sanabria ON: Sí se tuvo que tomar en consideración el clima, muchísimo. Y el viento, imagínese que aquí esta la torre, se registraron vientos que van desde La Castellana hacia arriba que van desde 120 kilómetros por hora.</p>
<p>L.3 Plano medio corto de Gustavo Larrazábal. Tomas de apoyo del teleférico de Macuto. Imagen animada en 3D del hotel Humboldt</p>	<p>Larrazábal ON: el del Litoral fue un poco más sencillo porque ya teníamos la estación más arriba, teníamos el teleférico de carga trabajando de aquí al Ávila y entonces se podían llevar los materiales mucho más fácilmente</p>
<p>S.5. Toma de hombros de Tomás Sanabria. Imágenes de los inmigrantes a Venezuela, de los obreros en la</p>	<p>Sanabria ON: Tuvimos la inmensa ventaja de que coincidió con la inmigración que hubo en Venezuela, esa maravillosa inmigración a la cual le debemos tanto, le debemos en todo</p>

<p>construcción</p> <p>FADE OUT</p>	<p>sentido.</p> <p>Yo me quedaba sencillamente maravillado con los ebanistas que trabajaron en esas bóvedas.</p> <p>(CORTE)</p>
<p>FADE IN</p> <p><u>(INSERT: Un momento histórico: Su inauguración)</u></p> <p>FADE OUT</p>	<p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 EL ALBÚM SIMÓN REMIXES</p>
<p>L.8 Primer plano de Gustavo Larrazábal. Disolvencia de imágenes del teleférico y el hotel Humboldt.</p>	<p>Larrazábal ON: Yo especialmente le pedí al ministro que no me pusiera el 2 de Diciembre como meta sino que yo le iba a decir cuando estaba listo y así fue</p>
<p>Video del momento en el que Marcos Pérez Jiménez inaugura el teleférico y el hotel Humboldt.</p>	<p>VOZ EN OFF: 29 de Diciembre de 1.956, fecha emblemática de una Venezuela moderna, Pérez Jiménez inaugura el Teleférico de Caracas , el Hotel Humboldt así como el tramo del teleférico Ávila-Macuto (El Cojo)</p>
<p>O.5 Plano medio corto de Paul Otamendis. Imágenes de apoyo de las estaciones del teleférico.</p>	<p>Otamendis ON: se inauguró el 29 de Diciembre de ese mismo año, batiéndose así un récord mundial de erección de teleférico tanto en el de Maripérez como el del Litoral</p>
<p>Imágenes de apoyo del Estado Vargas.</p> <p><u>(INSERT: gráfica animada)</u></p>	<p>VOZ EN OFF: La prolongación- entre la cima del Ávila y el Litoral – tiene 7.715 metros de longitud, y el recorrido duraba 20 minutos. (informativo)</p>
<p>O.3 Primer plano de Paul Otamendis.</p> <p><u>(INSERT: gráfica animada).</u></p> <p>Imágenes de los antiguos funiculares del teleférico</p>	<p>Otamendis ON: El teleférico de Caracas parte de más o menos 900 metros a unos 2000 y pico metros del Ávila y luego el teleférico del Litoral baja de 2000 y pico metros hasta el nivel del mar.</p> <p>El teleférico que se hizo es de primera</p>

	<p>categoría. Tenía cabinas de 28 pasajeros. Esos 28 pasajeros tenían 2 guayas pulsadoras y una guaya central mucho más gruesa que era la guaya central del recorrido de los carros.</p>
<p>Imágenes de apoyo de la construcción de la vía vehicular realizada.</p>	<p>VOZ EN OFF: ...realizan una vía alterna de comunicación vía terrestre por Galipán (la que en la coyuntura de 2.006 con la caída del Viaducto Caracas la Guaira sirvió de aliviadero para el movilización hacia la Guaira)</p> <p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM PABELLON SIN BARANDA</p> <p>Obra culminada, inaugurada y mantenida hasta finales de los años 70</p> <p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 09 DEL ALBÚM PABELLON SIN BARANDA</p>
<p>Y.4 Primer plano de Oscar Yanes. Imágenes del teleférico y de Pérez Jiménez</p>	<p>Yanes ON: El teleférico es ahora cuando la gente se ha dado cuenta de la verdadera importancia que tiene. En aquella época la idea de Pérez Jiménez de un hotel en el Humboldt y de un teleférico no gustó, pero como no había libertad de expresión y había una rígida censura nadie criticó el teleférico y uno que otro halador apoyó la idea del teleférico, pero no gustaba</p>
<p>E2.1 Toma de hombros de habitante en Galipán</p>	<p>“El Nano” ON: A todos nos daba miedo montarnos pero después nos acostumbramos a eso y era un transporte magnífico</p>
<p>Y.5 Primer plano de Oscar Yanes. Imágenes del teleférico</p>	<p>Yanes ON: tenían miedo porque decían que esos vagoncitos se menean mucho, y como había un trecho entonces en la parte más profunda en donde el teleférico se quedaba</p>

	<p>meciéndose unos dos o tres minutos mientras pasaba el otro teleférico la gente se aterrorizaba</p>
<p>S.17 Imágenes de planos del teleférico y del hotel Humold. Toma de hombros de Tomás Sanabria.</p>	<p>Sanabria ON: Hay una cosa llamada el área pública, que es donde llega el teleférico, El área pública es donde recibe el teleférico de Maripérez y donde sale el teleférico para el Litoral y hay otro que es un pequeño teleférico que accede al hotel.</p>
<p>Y.6 Plano medio. Imágenes del teleférico y animaciones de fotografías de 3D. FADE OUT</p>	<p>Yanes ON: Lo que más le llamaba la atención a la gente era un teleférico que llamaban el farolito japonés o los farolitos japoneses, que era un teleférico que iba desde lo que hoy es la zona pública, hasta el hotel Humboldt. Eran unos vagoncitos muy pequeños y la gente los llamaba los farolitos japoneses porque solamente podían ir 4 personas</p>
<p>FADE IN (INSERT: Una mirada hacia el turismo: El Hotel Humbold) FADE OUT</p>	<p>MÚSICA DE FONDO: TRACK 02 DEL ALBÚM GAELICA</p>
<p>FADE IN Imágenes del hotel Humbold y sus espacios interiores.</p>	<p>Voz en off: El hotel toma su nombre de Alejandro Humbold (1769-1859) naturista y geólogo. Presenta una arquitectura compuesta por una torre circular 70 metros de altura con vista de 360°. Y conformada por 14 pisos y 70 habitaciones. Restaurantes, salones temáticos son los lugares que le dan el sentido turístico a esta obra... Haciendo de ella una expresión visionaria para la época MÚSICA DE FONDO: TRACK 02 DEL</p>

	ALBÚM GAELICA
S.18 Plano medio corto de Tomás Sanabria.	Sanabria ON: La pista de patinaje fue un gran éxito porque había que ver lo que es un caraqueño que de repente esté patinando en hielo (CORTE)
Y.7 Plano medio corto de Oscar Yanes. Imágenes de apoyo de los salones con grandes espectáculos, de los caraqueños bailando. Primer plano de Oscar Yanes. FADE OUT	Yanes: El Humboldt tenía un escenario giratorio, se presentaban grandes espectáculos. Ahí se presentó Pérez Prado, se presentó Alfredo Sadel, Lucho Gatica y la gente bebía mucho y cuando regresaban y llegaban abajo estaban totalmente rascados MÚSICA DE FONDO: TRACK 02 DEL ALBÚM GAELICA
FADE IN (INSERT: Una nueva realidad) FADE OUT	MÚSICA DE FONDO: SOUNDTRACK AMOR EN LOS TIEMPOS DE CÓLERA TEMA: LOVE
Imágenes del teleférico cuando deja de funcionar, toma de las ruinas de las estaciones de San José, Macuto y la de Galipán	VOZ EN OFF: El cese del funcionamiento del teleférico se hace oficial el lunes 8 de agosto de 1977, cuando las frágiles cabinas que transportaban turistas sobre Monte Ávila detuvieron su ascenso y descenso pausado. No se trataba de una parada con el objeto de demorarse en la vista de la Caracas, sino que se trataba de una falla mecánica no ubicada relacionada con el sistema eléctrico que los había parado y que el rescate ya estaba en marcha.

	<p>Es así como comienzan las intermitencias en el funcionamiento del teleférico.</p> <p>Posteriormente, tanto el teleférico como el Hotel fueron víctimas del devenir político...</p> <p>MÚSICA DE FONDO: SOUNDTRACK AMOR EN LOS TIEMPOS DE CÓLERA</p> <p>TEMA: LOVE</p>
O.6 Imágenes de las ruinas del teleférico.	Otamendis ON: El teleférico del Litoral en vista de que vino el cambio de gobierno no se siguió y no se llegó a usar como se ha usado el teleférico de Maripérez al Ávila por razones me imagino del tipo económico
E3.1 Toma de hombros de Helvecia Moreno. Imágenes de las ruinas del teleférico.	Moreno ON: Al caer Pérez Jiménez pues como es una debilidad o como lo quieras llamar de todo gobierno aquí, del venezolano en sí, cuando cumple un período o llega otro no continúa las obras, entonces abandonaron todas esas obras, no les prestaron el debido mantenimiento solamente por el hecho de que lo había hecho Pérez Jiménez
Y.9 Plano medio corto de Oscar Yanes.	Yanes ON: Es una lástima lo que han hecho con el teleférico, tenían que haberlo dejado en manos en manos de la empresa privada
S.11 Primer plano de Tomás Sanabria. Imágenes de las ruinas	Sanabria ON: Aquí no ha habido continuidad de nada. Entonces viene un régimen que gana unas elecciones y el otro destroza absolutamente todo en ideas y no hay continuidad de nada y mientras sigamos así no podremos hacer país.
Comienza collage de imágenes con las tomas más	MÚSICA DE FONDO: SOUNDTRACK AMOR EN LOS TIEMPOS DE CÓLERA

<p>duras del teleférico en ruinas... los zapatos colgando de las guayas, los perros y el abandono, el teleférico quemado guindando, La idea es mostrar como el oxido y la falta de color, de verde, de vida se va comiendo todo. Desaparece la humanidad y la naturaleza.</p>	<p>TEMA: ELOCÁSTRICA</p>
<p>S.10 Imágenes del mar en blanco y negro. Toma de hombros de Tomás Sanabria.</p>	<p>Sanabria ON: Toda ciudad del mundo lo que es el resultado de hechos políticos en donde habemos profesionales que tratamos de hilvanar esos hechos políticos para que queden de la mejor forma para el ciudadano</p>
<p>L.11 Tomas de apoyo del teleférico, las ruinas de la estación de Macuto.</p>	<p>Larrazábal ON: Para mí fue una gran experiencia y lástima que después lo cambiaron por otro teleférico, alguien que quería construir un nuevo teleférico aprovechó las bases de todo lo que estaba hecho pero sustituyó el e aquí al Ávila, el del Litoral si se conserva el mismo</p>
<p>S.9 Toma de hombros de Tomás Sanabria. Imágenes de los interiores y exteriores del hotel Humboldt.</p>	<p>Sanabria ON: Lo importante de eso no es la obra, sino el haber gozado de esos elementos humanos que estaban absoluta y categóricamente destinados a hacer lo mejor por Venezuela</p>
<p>O.11 Plano medio corto de Paul Otamendis</p>	<p>Otamendis ON : eso es prácticamente una obra única en el mundo</p>
<p>S.12 Plano medio corto de Tomás Sanabria. Imágenes de una Caracas más moderna.</p>	<p>Sanabria ON: Yo estoy seguro que los muchachos que hoy tienen 2 ó 3 años tendrán que vivir una Caracas mejor. Quizás ustedes</p>

	no, pero si ustedes no hacen lo posible para ello los muchachos no van a tener esa oportunidad (CORTE)
L.6 Primer plano de Gustavo Larrazábal. Tomas de apoyo del teleférico y el hotel Humboldt.	Larrazábal ON: Esa es una obra que está ahí y solamente hay que reconstruirla, traerle todas las piezas de repuesto que sean necesarias y ponerlo a funcionar pues Fondo musical
Comienza un collage de imágenes de la construcción, del antiguo teleférico pasando por los interiores del hotel Humboldt y terminando en las ruinas de las estaciones del teleférico. FADE OUT y Créditos	VOZ EN OFF: El Teleférico del Ávila: ¿Fin de una Época?... Llega un nuevo siglo y con el la modernidad,... el sentido social..., generaciones que anhelan progreso en lugar de ruinas al mismo compás de esas voces vivas que a través de su narrativa expresan la esperanza que trasciende en el tiempo... (PAUSA LARGA) MÚSICA DE FONDO: SOUNDTRACK AMOR EN LOS TIEMPOS DE CÓLERA TEMA: LOVE VOZ EN OFF: Cambia de siglo, más queda la historia.

Lista de Pietaje: Archivo de Excel número 2

Conclusiones

El documental como género audiovisual fue importante desarrollarlo al momento de realizar una pieza que tuviese como tema central la historia del Teleférico Caracas-Ávila-Litoral, desde sus inicios hasta el primer cese del funcionamiento del tramo Maripérez-Galipán, ya que es un género que permite informar al ser humano, pero que al mismo tiempo observa su interior, al mostrar historias que no habían sido anteriormente expuestas.

Este es el caso del complejo arquitectónico Teleférico Caracas-Ávila-Litoral, una obra que a pesar de existir trabajos videográficos toca el tema de manera vaga. Es decir, simplemente fue una obra que se creó y que con el pasar del tiempo dejó de funcionar; a diferencia de esta pieza audiovisual que cuenta cómo fue el proceso de construcción de la obra, su funcionamiento y los motivos de las intermitencias que sufrió en el año 1977 cuando fue cerrado.

En la realización de este documental fue necesario recopilar una serie de fotografías y artículos de prensa de la época (1955-1956) que le permitieran al espectador ubicarse en el momento histórico y reflejar la importancia que tuvo el Teleférico Caracas-Ávila-Litoral. También fue necesario involucrarse con algunos de sus protagonistas como fue Gustavo Larrazábal, director de la obra; Tomás José Sanabria, arquitecto, entre otros, ya que es a través de ellos que se narra la historia de ese complejo.

Además, para elaborar un documental que pudiese mostrar el deterioro y abandono real en el que está actualmente el tramo Ávila-Litoral, fue necesario trasladarse a las locaciones donde se encuentran las ruinas de las estaciones intermedias de San José y Galipán, lugares que le permitían a los turistas disfrutar de las obras recreacionales y a las ruinas de la estación llamada El Cojo en Macuto.

Finalmente, el resultado es una pieza de 16 minutos realizada en formato video para que pueda ser presentado en salas, que resalta el origen, la construcción, el funcionamiento del teleférico Caracas-Ávila-Litoral, y el cese del tramo Galipán-Litoral, cuya historia se narra a través de las experiencias y anécdotas de algunos realizadores del proyecto y desde la perspectiva de un historiador y de un periodista.

Limitaciones

En el documental del Complejo El Teleférico Ávila-Galipán-Macuto se presentaron tres grandes limitantes. La primera consiste en la poca información bibliográfica existente acerca del tema, por ello la base de la investigación se fundamentó en la recopilación de datos e información otorgada tanto por prensa de la época como por las fuentes vivas vigentes hoy en día, en este sentido recae la segunda limitante, las fuentes vivas entrevistadas son las únicas que se encuentran hoy en día.

Recomendaciones

El género documental por basarse en la recolección de datos que se encuentran presentes en la realidad, requiere de organización y planificación, por lo tanto se recomienda llevar a cabo la investigación en un margen de tiempo considerable, para poder recaudar la mayor cantidad de referencias necesarias para llevar a cabo el trabajo de campo.

El factor tiempo también es muy importante en las investigaciones de este tipo, ya que como es el caso del documental del complejo Teleférico Caracas-Galipán-Litoral, se requiere del traslado a la locación involucrada y en este caso se debió tramitar una permisología necesaria para acceder a la locación y poder grabar en ella.

Por otra parte, durante la realización del documental fue necesario reunir los testimonios de los expertos y partícipes del proyecto del Teleférico, ya que la mayoría de la información fue recopilada por los argumentos brindados por las fuentes vivas, por lo tanto, es muy importante recolectar toda la información necesaria para poder acceder a las fuentes involucradas en el proyecto a realizar y para ello se debe hacer un estudio exhaustivo de las personas en cuestión para poder localizarlas y acceder a ellas con facilidad.

Para finalizar, se recomienda principalmente al momento de realizar trabajos audiovisuales de este tipo, seleccionar un tema que motive y envuelva a los creadores de la pieza, ya que si los partícipes del proyecto lo realizan con dedicación y esmero esto será transmitido al público espectador.

Bibliografía

Académicos:

- Barnow, Erik (1996). El Documental Historia y Estilo. Barcelona, Editorial Gedisia.
- Nichols, Bill (1997). La Representación de la realidad. Barcelona, Ediciones Paidós.
- S/A, Venezuela Bajo el Nuevo Ideal Nacional. Tomo VI. (02 de diciembre de 1954 / 19 de abril de 1956)

Trabajos de grado:

- Ciammariconi y Correa (2005). Documental sobre Aquiles Báez. Tesis de grado. Universidad Católica Andrés Bello. Venezuela
- Martínez y Torres (2004). Documental sobre la vida de Víctor Cuica. Tesis de grado. Universidad Católica Andrés Bello. Venezuela

Revistas y Periódicos:

- S/A. El Herald- Diario de la Tarde. P.1. 29 de Diciembre de 1956.Nro 12.736
- Zoilo Vargas. Élite- Caracas. Un Gigante Moribundo. P 50-52. 22 de Mayo de 1965
- Héctor Ordoñez. Revista Élite. El Teleférico faltó a la cita. P 15. 19 de Agosto de 1977. Nro 2701-2708
- Editorial Ramón David León. La Esfera-El diario El Nacional. S/P. 29 de diciembre de 1956. Nro 10.674
- S/A. El Nacional. S/P. Cuerpo: publicidad. 29 de Diciembre de 1956

Consultas en línea:

- Funicular (2008) Concepto de Funicular. Consultado el día 15 de julio del 2008 de la World Wide Web:
<http://64.233.169.104/search?q=cache:9Zpr4FBqD6YJ:www.wordreferenc>

[e.com/definicion/funicular+concepto+de+funicular&hl=es&ct=clnk&cd=1
&gl=ve](http://www.wordreference.com/definicion/funicular+concepto+de+funicular&hl=es&ct=clnk&cd=1&gl=ve)

- Teleférico (2008). Concepto de Teleférico. Consultado el día 15 de julio del 2008 de la World Wide Web:
[http://64.233.169.104/search?q=cache:Lv2fxHF4SsJ:www.wordreference.com/definicion/telef%25E9rico+concepto+de+teleferico&hl=es&ct=clnk
&cd=1&gl=ve](http://64.233.169.104/search?q=cache:Lv2fxHF4SsJ:www.wordreference.com/definicion/telef%25E9rico+concepto+de+teleferico&hl=es&ct=clnk&cd=1&gl=ve)

Videografía:

- Bolívar Films C.A. Serie Temática. Volumen 1. “Caracas Crónica del siglo XX”

Conversaciones Personales:

- Tomás José Sanabria, entrevista personal, Julio 15, 2008
- Paul Otamendis, entrevista personal, Julio 20, 2008
- Gustavo Larrazábal, entrevista personal, Julio 25. 2008
- Oscar Yanes, entrevista personal, Julio 30. 2008
- Javier González, entrevista personal, Agosto 05, 2008
- Helvecia Moreno, entrevista personal, Agosto 05, 2008

Anexo A: Colección de fotografías del Teleférico del Ávila, Macuto y el hotel Humboldt, pertenecientes al departamento de archivos audiovisuales de la Biblioteca Nacional. (CD 1)

Anexo B: serie de fotografías de las ruinas del Teleférico de Macuto. Autor: Harry Bracho.

PRESUPUESTO DEL DOCUMENTAL			
Producto:	DOCUMENTAL	Días Estudio:	0
Versión:	Teleferico	Días Locación:	7
Duración:	:20 MIN	Total Días:	7
Fecha:	04/06/2008	Formato de Filmación:	VIDEO
Revisión:	1	Formato de Post Producc:	Final Cut
ETAPA 1: PRE-PRODUCCIÓN		Productora 1	Productora 2
A.1.	Búsqueda de Locaciones	500,00	1.000,00
A.2.	Pruebas Fotográficas / Vídeo / Manual de Produccion	800,00	900,00
A.3.	Movilización / Viáticos	500,00	1.000,00
SUB TOTAL A:		1.800,00	2.900,00
HONORARIOS			
B.1.	Director	15.000,00	25.000,00
B.3.	Director de Fotografía	7.500,00	10.000,00
B.4.	Productor Ejecutivo	10.000,00	12.500,00
B.6.	Produtor de Campo	5.000,00	10.000,00
B.7.	Asist. De Producción	4.000,00	5.000,00
B.8.	Vestuarista	4.000,00	6.000,00
B.9.	Maquillaje	4.000,00	6.000,00
B.10.	Director de Post Producción	6.000,00	6.600,00
B.11.	Personal Técnico	9.500,00	12.000,00
SUB TOTAL B:		65.000,00	93.100,00

--	--	--	--

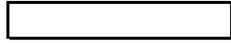
ETAPA 2: PRODUCCIÓN		Productora 1	Productora 2
C.1.	Alquiler de Locación	500,00	1.000,00
CONT. PRODUCCIÓN			
C.2.	Alquiler de Vestuario	750,00	1.200,00
C.3.	Movilización y Viáticos	5.000,00	6.000,00
C.4.	Comidas y Atención en el set	8.950,00	9.770,00
C.5.	Cámara y Accesorios	2.250,00	3.000,00
C.6.	Equipos de Iluminación	8.000,00	8.000,00
C.7.	Play Back / Sonido Directo	12.000,00	9.600,00
C.8.	Planta Eléctrica	1.400,00	2.100,00
C.9.	Alquiler Camion, Grips, Etc	2.500,00	3.000,00
SUB TOTAL C.		40.850,00	42.670,00
ETAPA 3: POST PRODUCCIÓN		Productora 1	Productora 2
D.1.	Laboratorio	54.600,00	65.700,00
D.2.	Telecine	5.700,00	5.700,00
D.3.	Edición Off Line	4.362,40	5.723,20
D.4.	Edición On Line	3.900,00	5.850,00
D.5.	Ilustración Electrónica	2.000,00	2.000,00
D.6.	Animación 2D	6.000,00	8.000,00
D.7.	Animación 3D	10.500,00	15.750,00
D.8.	Render	800,00	1.200,00
D.9.	Compositing	1.050,00	1.575,00
D.10.	Copias de Vídeo	225,00	675,00
D.11.	Música y Estudio x 1 Año	10.000,00	10.000,00

SUB TOTAL D.	44.537,40	56.473,20
---------------------	------------------	------------------

		Productora 1	Productora 2
SUB TOTAL:		152.187,40	195.143,20
MARK UP:	30%	45.656,22	58.542,96
TOTAL:		197.843,62	253.686,16
DIA DE CONTINGENCIA:		44.597,48	39.028,64

- A. 70% al Aprobar el Presupuesto.
- B. 30% Contra entrega de las copias.
- C. Este presupuesto no incluye copias.
- D. Este Ppto tiene 15 dias de validez.
- E. **ESTE PRESUPUESTO NO INCLUYE EL I.V.A.**

Promedio
750,00
850,00
750,00
2.350,00
20.000,00
8.750,00
11.250,00
7.500,00
4.500,00
5.000,00
5.000,00
6.300,00
10.750,00
79.050,00



Promedio
750
975,00
5.500,00
9.360,00
2.625,00
8.000,00
10.800,00
1.750,00
2.750,00
41.760,00
Promedio
60.150,00
5.700,00
5.042,80
4.875,00
2.000,00
7.000,00
13.125,00
1.000,00
1.312,50
450,00
10.000,00

50.505,30

Promedio
173.665,30
52.099,59
225.764,89
34.733,06

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
R.15	00:00:11:15	00:00:21:12	LARRAZABAL	Larrazábal escuchando	Audio Ambiente
L.1	00:00:16:20	00:00:33:29	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Yo fui el director de las obras del teleférico, de todas las obras. Es decir, de Caracas a el Litoral completo y del hotel Humboldt
L.2	00:01:12:13	00:01:40:14	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Hubo un ingeniero francés, llamado Debertren fue el que se le ocurrió la idea de hacer el teleférico a el Ávila y entonces el ministro en ese momento que era Carlos Bacalao Lara accedió y me nombró el director de las obras
L.3	00:01:38:19	00:02:17:21	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: El proceso de construcción primero llevábamos de aquí al Ávila todo al hombro, porque no había carreteras ni nada para cumplir todas las bases de las torres, y el del Litoral fue un poco más sencillo porque ya teníamos la estación más arriba, teníamos el teleférico de carga trabajando de aquí al Ávila y entonces se podían llevar los materiales mucho más fácilmente
R.16	00:02:32:23	00:02:42:17	LARRAZABAL	Cara Larrazábal	Audio Ambiente
R.17	00:03:17:19	00:03:29:12	LARRAZABAL	Larrazábal sonríe	Audio Ambiente
L.4	00:03:41:15	00:04:15:25	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Era una cosa distinta, era una oportunidad para que la gente pudiera subir al Ávila, que antes había que pedir todos los permisos en el ministerio de Agricultura y Cría para poder hacer una excursión y en cambio así podían fácilmente subir al Ávila y disfrutar del paisaje desde arriba que es una belleza, Caracas desde la fila del cerro se ve una belleza
R.18	00:05:25:21	00:05:37:03	LARRAZABAL	Larrazábal se inclina hacia adelante	Audio Ambiente
L.5	00:05:34:13	00:06:05:14	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: La idea que ellos tenían era que en ese momento venían los Santos de Estados Unidos que traían turistas, los traían a La Guaira, entonces la idea era que subieran por el teleférico, durmieran en el teleférico, luego bajarán y seguirán y tomaban otra vez el barco en Puerto Cabello
L.6	00:06:45:12	00:07:09:02	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Esa es una obra que está ahí y solamente hay que reconstruirla, traerle todas las piezas de repuesto que sean necesarias y ponerlo a funcionar pues
R.19	00:07:06:11	00:07:13:10	LARRAZABAL	Zoom out Larrazábal	Audio Ambiente
L.7	00:07:12:09	00:07:43:18	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Yo les puedo decir que Pérez Jiménez era un atleta y el señor subía a pie y caminaba todo eso como si fuera y todos los ministros iban atrás casi con la lengua afuera porque él no paraba
L.8	00:10:40:00	00:10:57:12	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Yo especialmente le pedí al ministro que no me pusiera el 2 de Diciembre como meta sino que yo le iba a decir cuando estaba listo y así fue
L.9	00:11:15:16	00:12:11:16	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Yo contraté a Tomás Sanabria porque primero, vivíamos al lado, éramos muy amigos, lo contacté como arquitecto y me dijo que sí, que estaba bien, que él aceptaba
L.10	00:12:10:11	00:12:36:23	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Él (Tomás Sabria) hizo todo menos la concha esa famosa que hay en Maripérez y en el Litoral que las diseñó el Arquitecto Alejandro Pietri. Eso no es obra de Tomás Sanabria, las conchas de los terminales

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
R.20	00:14:33:12	00:14:47:11	LARRAZABAL	Cara Larrazábal	Audio Ambiente

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
L.11	00:15:58:12	00:16:26:12	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Para mí fue una gran experiencia y lástima que después lo cambiaron por otro teleférico, alguien que quería contruir un nuevo teleférico aprovechó las bases de todo lo que estaba hecho pero sutituyó el e aquí al Ávila, el del Litoral si se conserva el mismo
L.12	00:16:42:09	00:17:12:13	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: Las compañías que hicieron eso fue Precomprimidos que en ese momento era de un italiano llamado Tundisi, Juan Benedetti y Oscar Otaona
L.13	00:18:08:20	00:18:31:05	LARRAZABAL	Larrazábal hablando	Larrazábal: ¿Ustedes sabían que allá arriba en el teleférico hay un cuartel de la Guardia Nacional? En la mitad hay un cuartel que es de la Guardia Nacional para que cuidaran todas esas instalaciones y permanecieran ahí
R.9	00:01:07:07	00:01:17:25	OTAMENDIS	Cara Otamendis	Audio Ambiente
O.1	00:01:14:20	00:02:03:07	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: La idea de desarrollar un teleférico de Maripérez al Ávila y del Ávila al Litoral tiene su origen prácticamente en el sector militar de Venezuela, ya que era idea del General Pérez Jiménez, en ese momento Presidente de la República tener la facilidad de transportar de Caracas al Litoral en muy poco tiempo una población de militares de más o menos 10 mil personas
O.2	00:02:00:16	00:02:29:06	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: Conjuntamente con esta idea primaria se juntó el deseo de poderle brindar a los caraqueños la posibilidad de una belleza natural que dispone Caracas que es la belleza del Cerro El Ávila en todas sus capacidades
O.3	00:03:32:05	00:03:52:19	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: El teleférico de Caracas parte de más o menos 900 metros a unos 2000 y pico metros del Ávila y luego el teleférico del Litoral baja de 2000 y pico metros hasta el nivel del mar
O.4	00:04:02:05	00:05:03:21	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: El teleférico que se hizo es de primera categoría. El teleférico tenía capacidad para 28 pasajeros. Esos 28 pasajeros tenían 2 guayas pulsadoras y una guaya central mucho más gruesa que era la guaya central del recorrido de los carros. Esto le daba la posibilidad de una gran seguridad de vida a los pasajeros que usaban el teleférico ya que tenía recursos de frenos automáticos y rápidos desde la cabina y desde las estaciones terminales, tanto del teleférico de Maripérez como el teleférico del Litoral.
O.5	00:05:00:04	00:05:51:03	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: El teleférico del litoral a un pedido del ciudadano Presidente de aquella época de que estuviera el día 2 de Diciembre fue imposible terminarlo el del Litoral para el 2 de Diciembre en razón de que una serie de servicios electrónicos de la empresa Siemens no habían llegado a a tiempo para inaugurarlos el 2 de Diciembre, sin embargo se inauguró el 29 de Diciembre de ese mismo año, batiéndose así un récord mundial de erección de teleférico tanto en el de Maripérez como el del Litoral
R.10	00:05:48:14	00:06:03:21	OTAMENDIS	Zoom in cara Otamendis	Audio Ambiente
O.6	00:06:13:10	00:06:36:10	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: El teleférico del Litoral en vista de que vino el cambio de gobierno no se siguió y no se llegó a usar como se ha usado el teleférico de Maripérez al Ávila por razones me imagino del tipo económico
R.11	00:07:13:21	00:07:29:02	OTAMENDIS	Close up cara Otamendis	Audio Ambiente

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
O.7	00:07:34:15	00:08:19:26	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: En Colombia hay teleférico, en Europa hay muchos teleféricos y generalmente se usan con un fin social de poderle brindar a la sociedad la posibilidad de disfrutar la naturaleza en sus diferentes topografías y alturas sobre el nivel del mar, de manera que no sólo llena el propósito de transporte sino que llena el propósito de ser una vía de esparcimiento de la población a zonas que les son posiblemente inaccesibles caminando o subiendo a pie para muchas personas que ya no pueden
O.8	00:09:00:01	00:09:46:14	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: Paralelamente con la construcción del teleférico, se construyó una vía vehicular tanto con el lado paralelo con el teleférico del Ávila con el teleférico al Litoral. La prueba es que cuando vino el problema de la autopista que hubo que tumbar el viaducto original de la autopista Caracas - La Guaira, una de las vías de acceso más usada por las personas que necesitaban viajar de el Litoral a Caracas y viceversa fue a través de ese camino del Ávila por el teleférico
O.9	00:09:57:12	00:11:05:19	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: Nosotros hicimos el proyecto del teleférico de Mérida, en vista del éxito que habíamos tenido con el teleférico de Maripérez y el teleférico del Litoral. Nosotros hicimos el proyecto: el teleférico actual sigue exactamente el proyecto que nosotros desarrollamos hasta Pico Espejo. Desgraciadamente perdimos la licitación porque el profesor Rubin, que era el genio creador del teleférico, quiso a darle a Venezuela y quizás al mundo, el teleférico más lujoso posible, que era llevar el teleférico de Mérida, desde Mérida hasta Pico Espejo, presurizado; un poco como los aviones, que podía la gente montarse e ir presurizado hasta el Pico Espejo. Esto encarecía el proyecto
R.12	00:12:04:15	00:12:32:11	OTAMENDIS	Otamendis voltea	Audio Ambiente
O.10	00:15:09:12	00:15:31:12	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: Yo creo que ahí además de motivos económicos hay siempre el problema que hemos tenido en nuestra patria que todo lo que hace el gobierno anterior es malo y hay que descartarlo
O.11	00:16:17:24	00:16:46:17	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: Allí había un complemento yo diría casi genial. Ahí tiene por ejemplo usted el hotel que está arriba, diseñado por el doctor Tomás Sanabria, eso es prácticamente una obra única en el mundo
O.12	00:17:45:01	00:18:09:27	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: Posiblemente hay la necesidad de usar teleféricos en otros sitios y quizás no con teleféricos tan sofisticados para la gran cantidad de personas que viven en cerros que no tienen como subir, sino con muchas dificultades
O.13	00:19:22:06	00:20:48:12	OTAMENDIS	Otamendis hablando	Otamendis: En ese Diciembre hubo un tremendo mal tiempo sobre Caracas y nosotros que estábamos trabajando en el teleférico hacia el Litoral no podíamos obtener una radiofrecuencia directa con Caracas cuando estábamos en el otro lado, entonces nos servíamos de la torre de control de Maiquetía para podernos comunicar. Desgraciadamente en un día de mucha neblina se estrelló un avión de Aeropostal en el lado de Caracas, muy cercano a la estación del teleférico de Maripérez
R.13	00:22:57:16	00:23:19:12	OTAMENDIS	Otamendis, se mece	Audio Ambiente
R.14	00:24:19:17	00:24:42:13	OTAMENDIS	Zoom in Otamendis	Audio Ambiente
R.1	00:00:51:03	00:01:04:26	SANABRIA	Sanabria ríe, junta las manos	Audio ambiente
S.1	00:01:58:25	00:02:14:28	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: El teleférico no se hizo con fines turísticos sino con fines estratégicos

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
S.2	00:02:35:19	00:03:04:25	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: El teleférico era un medio de transporte estratégico para que en caso de un aislamiento de la ciudad pudiera moverse 800 soldados a la hora y ese es el motivo del teleférico
S.3	00:03:41:07	00:04:01:00	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Todo se construyó en un año porque todo tenía que estar para fechas determinadas de los políticos y el proyecto me costó a mi en tiempo un año y en construir un año.
S.4	00:03:56:02	00:04:35:20	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Ustedes se pueden imaginar lo que es construir algo tan complejo allá arriba sin que hubieran carreteras o sea que los primeros vehículos que subían eran tractores con orugas y a medida que fue utilizándose esa vía se fue haciendo más estable, pero fue muy difícil, ahí se trabajó 24 horas al día, ahí no había descanso, ahí se trabajaba de mañana, de tarde y de noche, con varios turnos, por supuesto
S.5	00:05:45:14	00:06:26:19	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Tuvimos la inmensa ventaja de que coincidió con la inmigración que hubo en Venezuela, esa maravillosa inmigración a la cual le debemos tanto, le debemos en todo sentido. Aquella gente que dejaba a Europa porque como dicen vulgarmente estaban pelando, llegaban aquí con un billetecito y lo que querían era eso, tener oportunidad de trabajar.
S.6	00:06:35:15	00:07:12:25	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Yo me quedaba sencillamente maravillado con los ebanistas que trabajaron en esas bóvedas. Daba lástima, ¿usted sabe lo qué es un encofrado que se hace para vaciar el concreto encima y después se tumba?. A mí me daba lástima porque aquello eran obras de arte en madera, eran ebanistas que estaban haciendo eso. Desgraciadamente, hay que admitirlo, hoy en en día no podemos hacer eso porque no se consigue mano de obra, porque no hay interés
S.7	00:07:12:05	00:07:49:24	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Estamos mal. Aquí lo único que les interesa es el real y a la juventud eso es lo que yo quiero dejarles ver y hay que ser sinceros con esto: ese deseo de ser yupi a cualquier edad y a cualquier nivel social nos tiene embromados y si seguimos así vamos al foso
S.8	00:08:03:20	00:08:20:16	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: No hay concepto de civilización, no hay concepto de ciudad, no hay concepto de respeto,
S.9	00:10:16:09	00:10:39:18	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Lo importante de eso no es la obra, sino el haber gozado de esos elementos humanos que estaban absoluta y categóricamente destinados a hacer lo mejor por Venezuela
S.10	00:11:20:02	00:11:55:16	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Las ciudades no son hechas ni por arquitectos, ni por urbanistas, sino son hechos políticos. Toda ciudad del mundo lo que es es el resultado de hechos políticos en donde hemos profesionales que tratamos de hilvanar esos hechos políticos para que queden de la mejor forma para el ciudadano
S.11	00:15:09:07	00:15:41:02	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Aquí no ha habido continuidad de nada. Entonces viene un régimen que gana unas elecciones y el otro destroza absolutamente todo en ideas y no hay continuidad de nada y mientras sigamos así no podremos hacer país.

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
S.12	00:18:16:21	00:19:05:03	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Este es un gran país. Yo creo que Venezuela no puede tener mejor futuro y yo creo, soy un gran optimista, que Caracas será una gran ciudad en el futuro. Yo estoy seguro que los muchachos que hoy tienen 2 ó 3 años tendrán que vivir una Caracas mejor. Quizás ustedes no, pero si ustedes no hacen lo posible para ello los muchachos no van a tener esa oportunidad de forma que yo creo que no podemos ser sino optimistas los venezolanos, yo no entiendo como un joven venezolano puede ser pesimista
R.2	00:19:36:25	00:19:49:97	SANABRIA	Toma plano en la pared, barrido hacia Sanabria	Audio ambiente
S.13	00:19:44:12	00:20:25:11	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: El día que llegué la primera vez ahí me tomó 10 horas de camino desde abajo hasta arriba. 10 horas caminando. Éramos un ingeniero que me llamó de parte del Ministerio de Obras Públicas, muy amigo, Gustavo Larrazábal y yo. Nos llevamos todo tipo de antifébricos porque nos decían que nos iban a matar las culebras.
S.14	00:21:25:00	00:22:07:08	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Yo no quería hacer un techo plano porque no sentía que el ser humano pudiera sentir lo que yo sentí la primera noche, la belleza de estar dentro de las nubes pero que de pronto se despejara, entonces por eso opté por las bóvedas. Entoces las bóvedas le hace a usted sentirse que está en el exterior
S.15	00:23:35:10	00:24:16:23	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Sí se tuvo que tomar en consideración el clima, muchísimo. Y el viento, imagínese que aquí esta la torre, se registraron vientos que van desde La Castellana hacia arriba que van desde 120 kilómetros por hora. Entonces afortunadamente yo proyecté unas ventanas que se hicieron en Italia, que no necesitan andamios para que limpien el vidrio por fuera sino que ellas mismas permiten limpiar todos los vidrios, o sea que el clima fue un factor determinante
S.16	00:24:42:09	00:25:10:15	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Yo propuse y fue aceptada la idea de una pista de patinaje. Yo creía que no se podía hacer pero se me ocurrió, yo hablé con un compañero mío de estudios, un ingeniero mecánico y le dije mira Nestor, yo quiero hacer una pista de patinaje, ¿se podrá?. Me dice dame dos días y yo te digo
S.17	00:25:13:07	00:25:56:09	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Hay una cosa llamada el área pública, que es donde llega el teleférico, y el hotel. El área pública es donde recibe el teleférico de Mariperez y donde sale el teleférico para el Litoral y hay otro que es un pequeño teleférico que accede al hotel. En esta área pública que era esta zona de transición donde llega la persona, todo era de vidrios para que se gozara de la vista, ahí fue que propuse yo la pista de patinaje
S.18	00:25:53:24	00:26:25:09	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: La pista de patinaje fue un gran éxito porque había que ver lo que es un caraqueño que de repente esté patinando en hielo y de hecho fue fácil hacerla porque la temperatura bien protegida era de lo mismo, unos serpentines que hacen frío en vez de calor y entonces van conservando el hielo donde uno patina
S.19	00:26:23:11	00:27:08:25	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: ¿El casino? Eso es una idea de ahora, de estos irresponsables que están queriendo convertir a esa área pública y para eso todas las ventanas las estaban tapando porque los que juegan las maquinitas se iban a distraer con la vista. Es una irresponsabilidad que no tiene nombre pero eso ojala que se restituya lo que fue originalmente, que es un área pública y de ahí se iba al hotel que era prácticamente una isla: el que quería ir al hotel era al hotel y no solamente eso tiene un valor nacional sino internacional

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
S.20	00:27:07:12	00:27:41:18	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Hoy en día no vienen muchos turistas, pero cuando vengan turistas, porque Venezuela tiene grandes posibilidades turísticas, el individuo que viene del barco sube por el teleférico, puede estar en el hotel, ahí sí propuse yo siempre un casino, porque yo considero que ese hotel la única forma de mantenerse económicamente es con un casino
S.21	00:29:32:00	00:30:09:11	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Caracas tiene su litoral. Yo no puedo concebir a Caracas sin el litoral y es un disparate hacer que los litoralenses se sientan diferentes que Caracas, es la misma cosa. Ahora el gobierno ha cometido el error de no desarrollar el litoral, porque el litoral bien desarrollado podría ser un atractivo turístico de maravilla
S.22	00:30:04:12	00:30:33:12	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: El teleférico sería un punto que te permite ir de Caracas al Litoral pasando los 2000 metros, viendo una vista maravillosa, gozando de un parque y todo es turismo
S.23	00:31:20:12	00:31:46:07	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Ese día que haya esa megalópolis de Caracas, Guarenas, Guatire, Maracay, Valencia y Puerto Cabello el litoral será desde Puerto Cabello hasta Higuerote. Hoy en día lo tenemos que creemos que es desde Maiquetía hasta Los Caracas
R.3	00:37:16:05	00:37:30:13	SANABRIA	Manos Sanabria	Audio ambiente
S.24	00:39:15:02	00:39:50:12	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Aquí no tenemos un gobierno, aquí lo que tenemos son tendencias. ¿Dónde están las nuevas vías de comunicación en Caracas? ¿Dónde están los nuevos servicios en Caracas? ¿Entonces por qué el teleférico si va a funcionar? No sé
S.25	00:47:03:08	00:47:16:17	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Hemos llegado ya a un punto en que lo que nos queda es mejorar
R.4	00:47:17:18	00:48:03:11	SANABRIA	Sanabria escuchando pregunta	Audio ambiente
S.26	00:48:19:01	00:48:46:01	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: Fíjense que el hotel funciona como un todo. Una cosa es para dormir y dormir la siesta y otra cuando estás gozando con tu familia de un sitio como cuando vas a las áreas públicas de un hotel. La piscina hubo que hacerla
R.5	00:51:23:24	00:52:31:10	SANABRIA	Sanabria dibujando y señalando dibujos	Audio ambiente
R.6	00:57:18:10	00:57:35:08	SANABRIA	Paneo planos	Audio ambiente
R.7	00:57:49:00	00:58:09:15	SANABRIA	Toma plano. Sanabria escuchando	Audio ambiente
R.8	00:59:31:13	01:00:07:12	SANABRIA	Sanabria explicando con dibujos	Audio ambiente
S.27	01:01:00:00	01:01:20:19	SANABRIA	Sanabria hablando	Sanabria: La forma no importa. Si tú te satisfaces con resolver la demanda de una función, la forma es lo de menos
Y.1	00:00:26:18	00:00:49:05	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: La idea del teleférico, aunque mucha gente cree que es original del gobierno de Pérez Jiménez, es mucho más antigua de lo que la gente cree, porque como 50 años antes de que hicieran el teleférico ya se estaban estudiando en Venezuela 3 proyectos de teleféricos para El Ávila
Y.2	00:00:44:07	00:01:07:10	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: Uno de ellos, el más curioso, porque es una empresa suiza que se comprometía a construir teleférico Caracas-Galipán, Galipán-La Silla-Caracas, a cuenta del cacao, de trueque, cambiaba un teleférico por cacao y entonces el gobierno de la época no quiso hacerlo

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
Y.3	00:01:03:06	00:01:26:02	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: Cuando llega Pérez Jiménez, fue uno de los pocos presidentes en Venezuela que tuvo la habilidad de ordenar a todos sus ministros que registraran todos los archivos de los respectivos ministerios para ver que proyectos estaban engavetados entonces se encontraron ahí que habían 6 ó 7 proyectos de teleférico
Y.4	00:01:28:07	00:01:55:16	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: El teleférico es ahora cuando la gente se ha dado cuenta de la verdadera importancia que tiene. En aquella época la idea de Pérez Jiménez de un hotel en el Humboldt y de un teleférico no gustó, pero como no había libertad de expresión y había una rígida censura nadie criticó el teleférico y uno que otro halador apoyó la idea del teleférico, pero no gustaba
R.21	00:02:50:15	00:02:59:20	Yáñez	Cara Oscar Yáñez	Audio Ambiente
R.22	00:04:31:14	00:04:39:28	Yáñez	Cara Oscar Yáñez	Audio Ambiente
Y.5	00:04:39:20	00:05:10:01	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: La gente le tenía mucho miedo al teleférico, tenían miedo porque decían que esos vagoncitos se menea mucho, y como había un trecho entonces en la parte más profunda en donde el teleférico se quedaba meciéndose unos dos o tres minutos mientras pasaba el otro teleférico la gente se aterrorizaba
Y.6	00:05:05:21	00:05:44:08	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: Lo que más le llamaba la atención a la gente era un teleférico que llamaban el farolito japonés o los farolitos japoneses, que era un teleférico que iba desde lo que hoy es la zona pública, hasta el hotel Humboldt. La gente no iba caminando hasta el Humboldt como ahora, había un teleférico que te llevaba desde la zona pública hasta el Humboldt y ese teleférico entraba al Humboldt, eran unos vagoncitos muy pequeños y la gente los llamaba los farolitos japoneses porque solamente podían ir 4 personas
Y.7	00:05:48:05	00:06:11:21	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: El Humboldt tenía un escenario giratorio, se presentaban grandes espectáculos. Ahí se presentó Pérez Prado, se presentó Alfredo Sadel, Lucho Gatica y la gente bebía mucho y cuando regresaban y llegaban abajo estaban totalmente rascados
R.23	00:06:09:05	00:06:18:19	Yáñez	Cara Oscar Yáñez	Audio Ambiente
Y.8	00:06:15:18	00:07:02:16	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: Al hombre del pueblo le gustaba el teleférico, porque le permitía ir al Ávila. Solamente la gente joven eran los que tradicionalmente iban al Ávila, y los viejos cuando venía la peregrinación a Macuto que iban con la Virgen, salían desde Las Mercedes, salían a las 3 de la madrugada por el viejo camino de los españoles, iban las muchachas con sus novios. Como las personas mayores de la casa no dejaban a las muchachas nunca solas y menos ir a La Guaira por el viejo camino con los cucarachones de la época, entonces iban y habían muchachos que ganaban plata porque cargaban a las viejitas y cargaban a los viejitos y cobraban un fuerte por llevar a un viejito en el hombro por el viejo camino
Y.9	00:09:54:20	00:10:03:27	Yáñez	Yáñez hablando	Yáñez: Es una lástima lo que han hecho con el teleférico, tenían que haberlo dejado en manos en manos de la empresa privada
R.24	00:13:38:01	00:14:05:02	Yáñez	Zoom out pieza abandonada	Sin audio
R.25	00:14:05:02	00:14:51:06	Yáñez	Zoom out torre y guayas oxidadas	Sin audio
R.26	00:14:54:09	00:15:04:03	Yáñez	Perspectiva desde guaya oxidada	Sin audio
R.27	00:15:02:03	00:15:14:14	Yáñez	Toma estructura abandonada	Sin audio

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
R.28	00:15:12:15	00:15:23:03	Yáñez	Toma máquinas abandonadas	Sin audio
R.29	00:15:21:03	00:15:53:03	Yáñez	Paneo plataforma abandonada	Sin audio
R.30	00:15:52:15	00:16:14:00	Yáñez	Toma piezas abandonadas	Sin audio
R.31	00:16:12:03	00:16:21:15	Yáñez	Guaya oxidada	Sin audio
R.32	00:16:22:02	00:16:40:07	Yáñez	Paneo estación abandonada	Sin audio
R.33	00:16:38:20	00:16:48:07	Yáñez	Toma escaleras oxidadas	Sin audio
R.34	00:16:48:02	00:16:59:22	Yáñez	Toma poste de luz abandonado	Sin audio
R.35	00:16:58:20	00:17:49:15	Yáñez	Tomas varias poleas oxidadas	Sin audio
R.36	00:17:48:01	00:18:04:21	Yáñez	Tomas tubos oxidados	Sin audio
R.37	00:18:03:12	00:18:44:22	Yáñez	Tomas piezas abandonadas estación	Sin audio
R.38	00:18:43:15	00:18:57:00	Yáñez	Picado guayas y torres	Sin audio
R.39	00:18:58:03	00:19:17:08	Yáñez	Tomas piezas abandonadas estación	Sin audio
R.40	00:19:13:18	00:19:31:22	Yáñez	Paneo fosas estación	Sin audio
R.41	00:19:50:06	00:20:04:29	Yáñez	Teleféricos abandonados	Sin audio
R.42	00:20:55:17	00:21:06:21	Yáñez	Escaleras y teleférico abandonado	Sin audio
R.43	00:21:03:27	00:21:14:17	Yáñez	Picado guayas	Sin audio
R.44	00:21:39:15	00:22:19:09	Yáñez	Paneo poleas oxidadas	Sin audio
R.45	00:22:19:09	00:23:18:09	Yáñez	Paneo estación y teleféricos abandonados	Sin audio
R.46	00:23:17:03	00:23:35:10	Yáñez	Número 12 y más teleféricos abandonados	Sin audio
R.47	00:23:35:10	00:24:44:00	Yáñez	Tomas dentro de los teleféricos abandonados	Sin audio
R.48	00:24:43:21	00:25:39:24	Yáñez	Recorrido teleféricos abandonados	Sin audio
R.49	00:25:39:14	00:26:19:18	Yáñez	Torres	Sin audio

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
R.50	00:26:14:16	00:26:37:00	Yáñez	Zoom in torres	Sin audio
R.51	00:26:40:01	00:27:21:09	Yáñez	Torres	Sin audio
R.52	00:27:37:17	00:27:57:18	Yáñez	Camino	Sin audio
R.53	00:27:57:18	00:28:24:08	Yáñez	Teleféricos y estación abandonada	Sin audio
R.54	00:28:24:08	00:28:54:09	Yáñez	Teleféricos y estación abandonada	Sin audio
R.55	00:29:01:05	00:29:32:22	Yáñez	Teleféricos y estación abandonada	Sin audio
R.56	00:29:44:00	00:29:57:05	Yáñez	Teleféricos y estación abandonada	Sin audio
R.57	00:29:54:23	00:30:16:06	Yáñez	Zoom out teleférico abandonado	Sin audio
R.58	00:31:14:25	00:31:28:20	Yáñez	Teleférico abandonado se mece	Sin audio
R.59	00:31:28:20	00:32:10:00	Yáñez	Charcos y piezas abandonadas en el piso	Sin audio
R.60	00:32:19:19	00:32:44:16	Yáñez	Teleférico abandonado	Sin audio
R.61	00:33:28:26	00:34:09:01	Yáñez	Paneo contrapicado estación abandonada	Sin audio
R.62	00:34:09:01	00:34:30:15	Yáñez	Teleférico abandonado colgando	Sin audio
R.63	00:34:30:15	00:34:41:21	Yáñez	Estación abandonada a lo lejos	Sin audio
R.64	00:35:18:27	00:35:46:16	Yáñez	Paneo cúpula estación abandonada	Sin audio
R.65	00:37:23:03	00:37:54:03	Yáñez	Zoom out terminal abandonada	Sin audio
R.66	00:38:04:16	00:38:28:23	Yáñez	Barrido guaya	Sin audio
R.67	00:39:24:11	00:40:10:00	Yáñez	Estación abandonada, zoom in a zapato colgando	Sin audio
R.68	00:40:48:12	00:41:30:23	Yáñez	Paneo cúpula, estación, perritos	Sin audio
R.69	00:42:34:06	00:42:59:13	Yáñez	Olas	Sin audio
R.70	00:43:08:15	00:43:33:18	Yáñez	Más olas	Sin audio
R.71	00:43:33:18	00:43:54:23	Yáñez	Vista Macuto	Sin audio
R.72	00:00:00:14	00:00:43:02	Varios	Toma desde adentro subiendo el teleférico	Sin sonido
R.73	00:00:41:02	00:00:57:19	Varios	Toma desde adentro vista ciudad mientras se sube	Sin sonido
R.74	00:00:57:19	00:01:35:07	Varios	Toma desde adentro mientras se sube, teleféricos	Sin sonido

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
R.75	00:01:50:25	00:01:58:08	Varios	Vista lateral mientras se sube, pasa teleférico	Sin sonido
R.76	00:01:59:19	00:02:38:14	Varios	Teleféricos	Sin sonido
R.77	00:02:39:12	00:03:07:27	Varios	Más teleféricos	Sin sonido
R.78	00:03:30:18	00:04:14:06	Varios	Teleféricos sobre árboles	Sin sonido
R.79	00:04:12:14	00:04:36:24	Varios	Vista Caracas, teleféricos	Sin sonido
R.80	00:05:14:10	00:06:01:28	Varios	Teleféricos, se comienza a ver la estación de Galipán	Sin sonido
R.81	00:06:19:00	00:07:15:13	Varios	Llegando a la estación Galipán	Sin sonido
R.82	00:07:18:02	00:07:34:10	Varios	Toma desde arriba estación abandonada	Sin sonido
R.83	00:07:49:19	00:08:22:22	Varios	Lobby Humboldt	Sin sonido
R.84	00:08:23:01	00:08:39:03	Varios	Zoom in letrero Hotel Humboldt	Sin sonido
R.85	00:08:39:03	00:08:53:11	Varios	Paneo bar Humboldt	Sin sonido
R.86	00:09:01:12	00:09:19:07	Varios	Zoom in recepción Humboldt y letrero 5 estrellas	Sin sonido
R.87	00:09:46:29	00:10:05:15	Varios	Paneo salón Hotel Humboldt	Sin sonido
R.88	00:10:05:15	00:10:33:22	Varios	Paneo otro salón Hotel Humboldt y bar	Sin sonido
R.89	00:10:40:29	00:11:17:18	Varios	Entrando al Salón Humboldt	Sin sonido
R.90	00:11:23:11	00:11:47:08	Varios	Pasillo y ventanas Hotel Humboldt	Sin sonido
R.91	00:11:47:08	00:12:13:21	Varios	Piscina Hotel Humboldt	Sin sonido
R.92	00:13:03:13	00:13:13:03	Varios	Entrevistado camisa de cuadros parado	Audio Ambiente
E1.1	00:13:13:20	00:13:32:15	Varios	Entrevistado camisa de cuadros hablando	Entrevista: Uno de los aspectos más importantes y de mayor tradición en Caracas es el Cerro Ávila. Si hay algo que le ha llamado la atención a todos los grandes visitantes y a los habitantes caraqueños desde la época de la colonia ha sido el Cerro Ávila
E1.2	00:14:03:13	00:14:24:11	Varios	Entrevistado camisa de cuadros hablando	Entrevista: A finales del siglo 19 hay una idea de construir un funicular para llevar visitantes a la cumbre del Cerro Ávila. Ese proyecto se comienza a desarrollar en 1894, ya en 1897 está aprobado por el gobierno de Joaquín Crespo y se busca el financiamiento a través de empréstitos
E1.3	00:14:38:15	00:14:57:20	Varios	Entrevistado camisa de cuadros hablando	Entrevista: En 1897 recrudece la crisis económica y la crisis política que lleva en 1899 al poder a Cipriano Castro, desaparece la posibilidad de hacer el proyecto y ese proyecto es engavetado hasta 1946 cuando asume el poder un triunvirato
E1.4	00:15:23:12	00:15:38:18	Varios	Entrevistado camisa de cuadros hablando	Entrevista: El 24 de Noviembre de 1948 es derrocado Rómulo Gallegos, quedan en las gavetas los grandes proyectos que se habían diseñado en ese trienio y algunos anteriores.
R.93	00:16:15:17	00:16:27:03	Varios	Paneo hotel Humboldt y neblina	Entrevistado hablando

Número	IN	OUT	TAPE	Descripción	Sonido / Transcripción
R.94	00:17:46:16	00:18:02:21	Varios	Bandera de Venezuela, paneo turistas caminando	Sin sonido
E1.5	00:19:38:06	00:20:09:15	Varios	Entrevistado camisa de cuadros hablando	Entrevista: Una de las visiones que tenía Pérez Jiménez era convertir esto en un recinto de resguardo militar en caso de guerra y por otro lado, mientras haya paz, había una paz muy sabrosa que era el turismo y en eso estaba fundamentado lo que era el teleférico de Maripérez a la cima del Ávila, de la cima del Ávila a Macuto pasando por Galipán que es un pueblo de agricultores muy famoso y con la pernocta en el hotel Humboldt
R.95	00:21:17:17	00:21:36:01	Varios	Paneo frutas y dulces en puesto de Galipán	Entrevistado hablando
E2.1	00:23:05:20	00:23:20:09	Varios	Entrevistado puesto de ventas	Entrevista: A todos nos daba miedo montarnos pero después nos acostumbramos a eso y era un transporte magnífico
R.96	00:33:09:16	00:33:32:00	Varios	Vista ciudad mientras va bajando el teleférico	Audio Ambiente
E3.1	00:33:38:16	00:34:11:02	Varios	Entrevistada en teleférico	Entrevista: Al caer Pérez Jiménez pues como es una debilidad o como lo quieras llamar de todo gobierno aquí, del venezolano en sí, cuando cumple un período o llega otro no continúa las obras, entonces abandonaron todas esas obras, no les prestaron el debido mantenimiento
R.96a	00:34:32:03	00:34:43:27	Varios	Vista señora bajando en teleférico	Audio Ambiente
R.97	00:34:45:01	00:35:17:24	Varios	Vista teleférico pasando por torres eléctricas	Audio Ambiente
R.98	00:35:47:23	00:36:22:22	Varios	Teleférico llegando a estación Maripérez	Sin sonido
R.99	00:36:44:21	00:36:57:04	Varios	Toma vagón antiguo	Sin sonido
R.100	00:37:09:15	00:37:39:24	Varios	Toma vagón antiguo	Sin sonido
R.101	00:38:29:07	00:38:50:24	Varios	Funiculares subiendo y bajando	Sin sonido