



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO

Facultad de Humanidades y Educación

Escuela de Comunicación Social

Menciones: Periodismo y Artes Audiovisuales

Trabajo de Grado

20 km/h

Reportaje sobre el movimiento de ciclistas urbanos en

Caracas

Tesistas: Patrizia Aymerich y Javier Álamo

Tutor: Roberto Rasquin

Caracas, 5 de Septiembre de 2013

*A Santa Andrea, Sant'Apollinare,
Sevilla, Barcelona y Caracas.
Porque se ve la misma luna,
desde cualquier ciudad.*

*Al Centro de Investigación de la Comunicación (CIC-UCAB)
Y a todos los investigadores y personal,
Por las enseñanzas, las amistades y las lecciones,
Aún en tiempos de crisis y de injusticia...
A la profe Caroline de Oteyza.*

AGRADECIMIENTOS

A ti, papá, por haberme enseñado a vivir, a montar bici y a soltarme mientras rodaba, aunque aún me tambalee.

A mamá, por haberme dado “permiso para no graduarme” si algo salía mal y darme fuerzas todos los días, quizás sin saberlo. Por ponerme las rueditas de entrenamiento mientras aprendía.

A Adri y Vero porque cuando casi me caigo de la bici, salieron al rescate.

A Pablo por ayudarme a pedalear cuando sentía que no podía.

A Daniel por su ayuda, y dedicación incondicional. Por ponerle motor a esta bicicleta.

A Roberto, por aceptar ser nuestro tutor sin pensarlo y seguirnos en la ruta.

Al profe Solórzano y a Caque por siempre tendernos la mano sin importar la hora.

A David, Lissy, Oscar y Valen, porque rodar con ustedes siempre es más divertido.

A Bicimamis, Una Sampablera por Caracas y Ciclo Guerrilla Urbana por el impulso de vida que le dan a Caracas.

A la Resistencia, por sus tantas sonrisas.

Patrizia Aymerich D’Alessandro.

A todos los que tuvieron que soportarme durante la realización de este trabajo, yo sé que no debió haber sido fácil.

A mi familia y amigos cercanos que siempre estuvieron dispuestos a ayudar y a brindar una mano.

A tía Te y a Massimo porque desde muy lejos siempre me motivaron a seguir y a amar el trabajo.

A mis psicólogos personales: Noreida González, Alejandro Ríos, Dorys Suárez, Juan Pablo Hernández, Rafael Arriaga, Amanda Gómez y Amanda León. Sin su ayuda nunca hubiese sido posible haber terminado este trabajo, sus consejos y guías me llevaron siempre hacia adelante.

Especialmente quiero agradecer a María Angélica Ramírez, no exagero cuando digo que sin tu ayuda y sin tu apoyo nada de esto sería posible. Muchas Gracias Mari.

Gracias a todos los que no nombro pero que siempre me apoyaron, a quienes me hicieron como soy y a los que me formaron en estos años.

Gracias a todos.

Javier Álamo.

20 km/h

Reportaje sobre el movimiento de ciclistas urbanos en Caracas

Patrizia Aymerich D'Alessandro

patrizia.aymerich@hotmail.com

Javier Álamo

wmei.humanitas@gmail.com

Resumen

Este trabajo de grado pretende mostrar a los grupos de ciclistas urbanos que han surgido en la ciudad de Caracas desde 2009, su relación con la ciudad y con los entes gubernamentales mediante un trabajo periodístico en formato de reportaje audiovisual. Se busca mostrar la realidad de la capital venezolana en cuanto a la problemática de la recuperación de los espacios públicos a través de la perspectiva de un movimiento ciudadano reciente, liderado por los colectivos de ciclismo urbano Bicimamis, Ciclo Guerrilla Urbana y Una Sampablera por Caracas, que utilizan la bicicleta como medio para cambiar su entorno y la realidad del caos en las vías. Este reportaje se construye con entrevistas a expertos en cultura ciudadana, a representantes de los gobiernos municipales locales y a miembros de los colectivos de ciclistas, así como a ciclistas independientes.

Palabras Clave: Ciclismo urbano, bicicleta, Caracas, cultura ciudadana, reportaje audiovisual, periodismo.

Abstract

This research intends to show, through a documentary video, the urban cyclist groups that appeared since 2009, their relation with the city, with the government and their activities for the recovery of public spaces in the city of Caracas. It looks to display the reality of the Venezuelan capital in terms of the increasing trouble to travel across the city and the recovery of public spaces, all through the perspective of a new citizen movement that follows the leadership of the cyclist groups “Bicimamis”, “CicloGuerrilla Urbana” and “Una Sampablera por Caracas”, which uses the bicycle as a mean to change the environment and the reality of the chaos in the streets of the city. This article is built with interviews with experts in civil culture, with spokesmen of the local government and with cyclist groups and independent cyclist.

Key Words: Urban Cyclist, bicycle, Caracas, civil culture, documentary video, journalism.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	08
CAPÍTULO I: MARCO CONTEXTUAL.....	11
1.1 Caracas en la vía.....	12
- Urbanidad y características viales.....	13
- Segregación administrativa: la lucha de la gobernabilidad.....	15
- Indicadores de violencia e inseguridad.....	17
- Manifestaciones culturales.....	19
1.2 Movimientos de ciclistas urbanos.....	21
- En bicicleta con tacones.....	22
- Un bochinche, un alboroto, una sampablera.....	24
- La oveja negra en dos ruedas.....	25
1.3 Aspectos jurídicos.....	26
1.3.1 Ley de Transporte Terrestre.....	27
1.3.2 Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre.....	29
1.3.3 Ordenanzas municipales.....	30
- Municipio Baruta.....	31
- Municipio Chacao.....	31
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	34
2.1 Seguridad ciudadana y cultura.....	35
2.2 Cultura ciudadana.....	36
2.3 Principios de la cultura ciudadana.....	38
2.4 Sistemas de regulación del ser humano.....	42
- Regulación moral o autorregulación.....	43
- Mutua regulación.....	44
- Regulación legal.....	45
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO.....	46
3.1 Objetivos.....	47
3.2 Justificación.....	48
3.3 Delimitación.....	48
3.4 Modalidad.....	49

3.5 Idea.....	49
3.6 Sinopsis.....	49
3.7 Plan de producción.....	50
3.7.1 Cronograma de actividades.....	50
3.7.2 Plan de grabación.....	52
3.7.3 Iluminación y sonido.....	56
3.7.4 Estética del reportaje y formato de entrevistas.....	56
3.7.5 Tratamiento del reportaje.....	61
3.8 Guión técnico.....	63
3.9 Ficha técnica.....	75
3.10 Presupuesto.....	76
CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	77
4.1 Conclusiones.....	78
4.2 Recomendaciones.....	79
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	80
5.1 Referencias.....	81
ANEXOS.....	88
- Anexo A: Tablas.....	89
- Anexo B: Entrevistas.....	92

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

Las ciudades más violentas del mundo se debaten en una lucha entre la inseguridad, la falta de infraestructura y la agresión del espacio público. En esta especie de guerra silenciosa, en la que los protagonistas no son más que los mismos ciudadanos en contacto con una ciudad agresiva y poco benevolente, se pone en juicio la solidez de la cultura ciudadana y el rescate del espacio público. Caracas es parte de esto.

El presente trabajo pretende mostrar un lado de la realidad de esta ciudad, en la que desde 2009 estos movimientos de ciclistas intentan conciliar los espacios públicos y la cultura ciudadana mediante el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Esta investigación es la base monográfica para la creación de un reportaje audiovisual basado en el género del reportaje interpretativo, con el objetivo principal de conocer las iniciativas que promueven estos grupos de ciclistas urbanos para generar cambios en la cultura ciudadana en Caracas, así como las consecuencias de estas acciones en la urbe.

Los grupos seleccionados para la investigación son Bicimamis, Una Sampablera por Caracas y Ciclo Guerrilla Urbana. Estos pueden ser considerados ejes fundamentales del crecimiento del movimiento. A través de las perspectivas de sus voceros, –Juli Estrada, Nelson De Freitas, Daniela Petinari y Pedro Villarroel– se podrá ver en el formato audiovisual la interacción entre ciclistas, ciudadanos y entes gubernamentales para describir si es posible el uso de la bicicleta en Caracas y cómo este vehículo puede llegar a convertirse en un elemento de evolución y promoción de la ciudadanía. Se reflejan los aspectos positivos y negativos en un contexto tan particular como Caracas y se muestran los proyectos creados por la ciudadanía para solucionar las demandas de los ciclistas.

Allí también se exponen la participación de los gobiernos de las alcaldías de Sucre, Chacao, Baruta, El Hatillo y Libertador, correspondientes al Área Metropolitana de Caracas, a través de entrevistas a voceros de los entes gubernamentales, expertos en cultura ciudadana y en temas de movilidad urbana.

Para esta investigación se utilizan datos bibliográficos, hechos noticiosos, estadísticas reales y entrevistas que respaldan la información. El formato audiovisual se complementa con las imágenes de dos ciclistas –Ángel Zambrano y Ana Cecilia Pereira–, que a través de sus rutas por Caracas llevan al espectador por todo el hilo narrativo, además de la participación de los creadores de los colectivos de ciclistas urbanos que fungen como protagonistas del reportaje y que sirven para guiar la línea de tiempo.

En los primeros capítulos, la investigación refleja los datos referentes al contexto de la capital venezolana, sus características viales y de inseguridad; así como la descripción de los ciclistas urbanos, sus rasgos más característicos y las actividades que realizan. Luego, se explica la teoría que sirve de base para entender los conceptos de cultura ciudadana. Más adelante, dentro del capítulo de la metodología, se definen los parámetros de la producción audiovisual, el tratamiento de las entrevistas, aspectos estéticos y la sinopsis e idea del reportaje. Posteriormente, se desarrolla el guión técnico junto con el presupuesto de los costos de la producción.

Finalmente, en las conclusiones se describen los hallazgos que se encontraron una vez realizada la investigación, así como las recomendaciones para futuros trabajos en formato de reportaje y/o investigaciones sobre ciclistas y cultura ciudadana.

CAPÍTULO I: MARCO CONTEXTUAL

1.1. Caracas en la vía

En los últimos 15 años, las ciudades latinoamericanas han dado un giro importante en materia de desarrollo vial y cultura ciudadana hacia los sistemas de movilidad sustentable, según indica Soraya Azan (comunicación personal, agosto 5, 2013), especialista sectorial en transporte urbano de la Corporación Andina de Fomento – CAF–y aunque parezca una contradicción, el modo de transporte que han determinado como la solución del futuro es la bicicleta. Caracas parece haberse quedado atrás.

Para Azan, Caracas, en comparación con otras ciudades de Latinoamérica en la última década, ha hecho poco en temas de movilidad. Se le ha dedicado espacio a la creación de infraestructura para el transporte urbano sin tomar en cuenta la sostenibilidad, la cual “toma en cuenta las exigencias del ciudadano para tener facilidades y accesibilidad para su desplazamiento” (S. Azan, (comunicación personal, agosto 5, 2013) El ciudadano de a pie y el ciclista son los más atendidos en los nuevos sistemas urbanos.

Los datos indican que, en 15 ciudades latinoamericanas, incluida Caracas, el porcentaje de viajes diarios que se hacen a pie o en bicicleta es de 28,3% (Observatorio de Movilidad Urbana, 2010, p. 35). Sin embargo, de los 4.966.136 viajes totales que se producen a diario en la capital, 57% de las personas lo realiza en transporte público, 24% en vehículo particular motorizado y solo 19% camina (INMETRA, 2013) Si a esto se le suma que el registro de viajes en bicicleta no ha sido realizado por ninguna institución, los números se desproporcionan en mayor medida.

La particularidad de esta ciudad radica en el desequilibrio y la inequidad en cuanto a su topografía, modos de movilidad, e ineficiencia institucional para solucionar problemas de desarrollo urbano, según indica Celia Herrera, presidenta de la

Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad –SOTRAVIAL– (comunicación personal, julio 29, 2013). “La mayor parte de la plataforma vial está ocupada por vehículos particulares que transportan 1,2 o 1,5 personas por vehículo, adicional a esto tenemos una red de vías disfuncionales que se encuentran interrumpidas y una topografía abrupta que dificulta los desplazamientos en cuanto a que no todas las rutas están conectadas con los sistemas de transporte público” (C. Herrera, 2013).

De esta forma, una persona que viaja en transporte público de Petare a la Pastora tarda en promedio dos horas y 25 minutos, y quien viaja en automóvil tarda una hora y 15 minutos, mientras que quien decide hacer el trayecto en bicicleta solo tardaría 45 minutos.

¿Por qué sucede esto?

- **Urbanidad y características viales**

Hacia la mitad del siglo XX, y tras el crecimiento de las exportaciones petroleras, Caracas dejó de ser una ciudad tradicional para convertirse en una ciudad metropolitana, “integrando en su área de influencia un número creciente de aglomeraciones urbanas circundantes” (Plan Estratégico Caracas Metropolitana, 2010, p.18).

Para Barrios (2004), el valle de Caracas se ha ido quedando sin terreno plano para urbanizar, debido al complejo entramado vial de autopistas y viaductos que tomaron la ciudad. Entre sus características más relevantes indica que “su valle angosto y accidentado se desarrolla en el sentido este – oeste en una franja rodeada por una cadena de colinas al sureste y al norte por la Cordillera de la Costa, con picos hasta de 2.700 metros (...). Este desbordamiento demográfico hizo que la ciudad se extendiera fuera de los límites del valle” (p. 7).

De allí que el Área Metropolitana de Caracas, hoy en día, esté conformada por dos regiones – estado que son el Distrito Capital y el estado Miranda, y que se dividen en cinco municipios: Libertador, Baruta, Chacao, El Hatillo y Sucre. Herrera (comunicación personal, julio 29, 2013) indica que, adicional a esto, se deben contar las ciudades satélites Guarenas – Guatire, Valles de Tuy, Altos Mirandinos y Litoral Central, que también se consideran como Área Metropolitana y que forman parte de su flujo de tránsito diario.

Debido a estas condiciones, el tráfico vehicular es mayor a la capacidad que proporcionan las vías y el resultado es una ciudad congestionada. El parque automotor supera los 1,7 millones de vehículos y las vías urbanas del Área Metropolitana de Caracas solo abarcan 2.650 kilómetros (Ávila, 2013, ¶ 4). Entre otras características de la movilidad en Caracas se pueden destacar las señaladas en el *Plan de Movilidad para la Región Metropolitana de Caracas* presentado por el Ministerio de Transporte Terrestre (2013, p. 1):

- La desorganización del sistema de transporte superficial a nivel de rutas superpuestas, no articuladas con el transporte masivo.
- La vialidad limitada.
- La velocidad promedio de desplazamiento en las vías rápidas en hora pico es de 15 kilómetros por hora.
- Los caraqueños pasan en promedio tres horas al día en tráfico.
- Las principales vías de circulación de la ciudad presentan colas hasta durante siete horas del día.
- No existe planificación ni control en las unidades de transporte público, ni en sus rutas. La gestión de este servicio lo realizan cooperativas privadas.

La posibilidad de moverse en una ciudad involucra también el consumo de espacio, que es demandado en dos oportunidades: cuando hay construcción de infraestructura de circulación y cuando las personas utilizan dicha infraestructura (CAF, 2011, p.51).

Según Azan (comunicación personal, agosto 5, 2013), actualmente en Caracas no hay infraestructura exclusiva para los modos no motorizados, a excepción de los bulevares como el de Sabana Grande y el de Catia; y los 800 metros que la Alcaldía Libertador ha construido de una ciclovía que está en proceso de creación. Si se compara esto con otras ciudades de Latinoamérica, se puede afirmar que Caracas está retrasada en la materia. En Bogotá, por ejemplo, existen más de 200 kilómetros destinados al ciclista.

A esto se suma el bajo costo de la gasolina, que incentiva el uso del vehículo particular, así como la poca existencia de espacios verdes para el encuentro de los ciudadanos.

Estos factores hacen de Caracas una ciudad asimétrica y desorganizada en materia vial.

- **Segregación administrativa: la lucha de la gobernabilidad**

En cuanto a la división administrativa, para Yunitza Dávila, jefe de planificación urbana del Instituto Metropolitano de Urbanismo y Taller Caracas (comunicación personal, julio 30, 2013) la ciudad está caracterizada por una “falta de gobernabilidad, que representa una falta de entendimiento entre las autoridades que gobiernan”. Dávila explica que el Área Metropolitana de Caracas está conformada por cinco municipios en el que tienen poder cinco alcaldes elegidos por voluntad popular, cinco consejos municipales y un alcalde metropolitano que tiene ámbito en los cinco municipios. Adicionalmente, el Área Metropolitana está constituida por dos regiones–estado, que son el Distrito Capital y el Estado Miranda.

En este sentido, entre las instancias que rigen en el Área Metropolitana de Caracas están:

- Ministerio del Poder Popular para el Transporte Terrestre.

- Instituto Nacional de Transporte Terrestre, adscrito al Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia.
- Los departamentos competentes del gobierno metropolitano: Instituto Metropolitano de Urbanismo Taller Caracas –IMUTC– y el Instituto Metropolitano de Transporte de Caracas –INMETRA–.
- Instituto Autónomo de Seguridad Ciudadana y Transporte –INSETRA– de la Alcaldía Libertador.
- Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación del Municipio Chacao.
- Instituto Municipal Autónomo de Transporte y Estrategia Superficial de Sucre –IMAT–.
- Los departamentos competentes de las alcaldías Libertador, Baruta, Chacao, Sucre y El Hatillo.

Esta segregación administrativa trae como consecuencia la dispersión de la autoridad y la imposibilidad de no tener un ente único que rija sobre todo este territorio en materia de tránsito y vialidad. “Las ciudades que más han avanzado en este tema en América Latina lo hacen a través de una autoridad única que no solo planifica, sino que implementa las medidas de transporte para toda la ciudad” (S. Azan, comunicación personal, agosto 5, 2013). De allí el desequilibrio en el conocimiento y aplicación de la norma y la ineficacia en la construcción de infraestructura.

Para Dávila (comunicación personal, julio 30, 2013), la falta de comunicación entre los distintos entes es una de las causas principales del estancamiento en desarrollo en materia legal, de infraestructura y educación ciudadana en Caracas, debido a que, actualmente, “no existen canales de comunicación entre una tendencia política y otra, eso sencillamente ha hecho inviable que la ciudad pueda avanzar hacia los caminos indicados, y por eso estamos parados. Esa es la principal barrera, no así la voluntad que tienen las distintas autoridades”.

- **Indicadores de violencia e inseguridad**

De acuerdo con un estudio realizado por la organización civil mexicana Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública (2012), Caracas es la sexta urbe más violenta en una lista de cincuenta, por lo que es posible entenderla como una de las ciudades más peligrosas de todo el mundo. La capital venezolana se ubica en esta posición en el *ranking* luego de las declaraciones que diera el exministro de Relaciones Interiores y Justicia, Tareck El Aissami, en 2011, en las que exponía una tasa de 58 homicidios por cada 100 mil habitantes. Esto corresponde a un aumento de 38% con respecto a 2010.

En 2013 estas cifras aumentaron y Caracas subió en el *ranking* publicado por la misma organización. Con una tasa de 119 homicidios por cada 100 mil habitantes, la capital de Venezuela se posicionó en el puesto número tres de las ciudades más violentas del mundo. Mientras que, según la encuesta Calidad de Vida de Mercer (2012), Caracas se encuentra en el puesto número 168 en un estudio que evalúa, entre otras cosas, el entorno social (delincuencia, cumplimiento de la ley), el entorno sociocultural (restricciones a las libertades individuales), servicios públicos (transporte, congestión vial) y entretenimiento (lugares de esparcimiento) [Ver Anexo A. Tabla 1]

Estos números son el “reflejo de la pérdida de la seguridad para el ciudadano” (F. Calderón, comunicación personal, julio 23, 2013). Para Calderón, Caracas tiene un déficit de cultura ciudadana y un incremento de violencia que ha sido producto de una “cultura anti ciudad, en la que todos sienten que vivir en Caracas es vivir mal; de una cultura del rechazo hacia el espacio público (...) y de la falta de sentido de pertenencia y de apropiación que se refleja por mucho en el sistema de movilidad”.

De acuerdo al Plan Estratégico Caracas Metropolitana (2010), el cambio de la morfología urbana, el uso de los espacios públicos y la crisis institucional, son parte

de las razones por las que ha disminuido la seguridad ciudadana, lo que ha llevado a los ciudadanos a imponer sus propias reglas de sociedad y, por ende, a la transformación de la cultura de la urbe.

Para Dávila (comunicación personal, julio 30, 2013), dentro de esta violencia, el desorden de la ciudad y el irrespeto a las normas, el ciclista es el más vulnerable, mientras se echa a un lado y se da prioridad a los demás sistemas de transporte.

La agresividad en las vías ha elevado el número de accidentes de ciclistas sobre el asfalto. Solo en el primer trimestre de 2013 se pudo conocer de siete muertes por arrollamiento y diversos hurtos a mano armada, incluyendo un robo a 22 ciclistas que rodaban en grupo en El Hatillo, además de lesionados por choques y accidentes. No obstante, no existe un registro oficial para estas incidencias.

Un estudio sobre cultura ciudadana aplicado a más de 2.000 caraqueños, realizado en el Municipio Chacao por la Alcaldía de Chacao y la organización colombiana Corpovisionarios (2009), se preguntaba si, en general, los encuestados consideraban que se podía confiar en las demás personas. Solo 29% de los caraqueños afirmaron que sí se puede confiar en la gente, a diferencia de Bogotá que es tiene un porcentaje afirmativo de 40% y Ciudad de México, con 47%. “La falta de confianza es un indicador de la poca cohesión social que existe entre los ciudadanos, lo que genera una cantidad de reglas que ayudan a regular esta ‘falta’ de confianza ciudadana” (Zuñiga; Sandra. 2009, p.5).

También se preguntó: ¿Qué tanta confianza tiene en las siguientes instituciones? Se destacaba una lista de 21, que incluía medios de comunicación, organizaciones gubernamentales, Iglesia y cuerpos de seguridad, entre otros. El resultado fue que las instituciones que representan alguna autoridad la confianza es menor. La diferencia más grande está en el ejército, con 20 puntos de diferencia con respecto a otras ciudades de Latinoamérica, y la policía, con una diferencia de 18 puntos. Esto indica

que no se les da verdadera importancia a los cuerpos de seguridad a la hora de hacer cumplir la normativa puesto que se desconfía de su labor [Ver Anexo A. Tabla 2].

- **Manifestaciones Culturales**

Estas características han llevado a que, desde hace algunos años, se busque incrementar las actividades culturales y de esparcimiento en la ciudad a fin de rescatar el espacio público para los ciudadanos. Especialmente los domingos se da lugar al cierre de calles y avenidas para cederlos a patinadores, deportistas, y demás. La bicicleta también ha tenido su lugar en estas manifestaciones.

La primera avenida habilitada para el público fue la Cota Mil, durante el gobierno de Luis Herrera Campins (López; Liza, 1997). Este cierre contemplaba el disfrute de 15 kilómetros al aire libre solo los domingos. Otras calles que fueron cerradas como iniciativa para disfrute y recreación fueron la variante Piedra Azul (Baruta), el Paseo Colón y la avenida Río de Janeiro a la altura de Las Mercedes. Además de esto, la Alcaldía del Municipio Libertador organiza eventualmente programas recreativos en los bulevares del 23 de Enero, El Valle, Caricuao, Catia y Sabana Grande. En el Municipio Chacao también se suelen destinar los espacios de algunas plazas.

Dentro de algunas de estas actividades recreativas, diversas tiendas deportivas solían alquilar bicicletas. Sin embargo, hoy en día solo alquilan bicicletas de manera gratuita la Alcaldía Libertador en el Caracas Rueda Libre y la Alcaldía Metropolitana a través del programa BICIMET.

El Caracas Rueda Libre surgió el 25 de marzo de 2012 por una iniciativa del Instituto Municipal de Deporte y Recreación –IMDERE– y un grupo de ciclistas urbanos, con el objetivo de “promover la bicicleta como un transporte alternativo” (G. Edgar, comunicación personal, julio 23, 2013). Se realiza todos los domingos a las 7:00 de la mañana y se ponen a disposición para el alquiler más de 400 bicicletas “atómicas”,

denominación que reciben las bicicletas ensambladas en la Fábrica Nacional de Bicicletas –FANABI–. El plan está dividido en cuatro circuitos: el primero parte del Paseo Los Próceres hasta la Plaza Tres Gracias, en un recorrido total 4,4 kilómetros; el segundo comienza en la Universidad de Venezuela, a la altura de Plaza Venezuela, y culmina en el Parque Los Caobos, en un recorrido de 4,5 kilómetros; el tercero va desde la avenida El Cuartel de Catia hasta el sector Los Flores de Catia, con 2,5 kilómetros de ruta; y el cuarto que inicia en la avenida San Martín (IMDERE, 2013).

Para poder utilizar las bicicletas la persona debe registrarse con su cédula de identidad y, con un ticket que recibe, pasar a un área de verificación de sus condiciones físicas. Luego de esto puede rodar únicamente dentro del circuito cerrado. El programa también cuenta con una Biciescuela gratuita, un taller para reparar las bicicletas y seguridad en toda el área.

Estos recorridos ya cuentan con una participación de más de 130 mil personas, según cifras oficiales (IMDERE, 2013), la mayoría con edades comprendidas entre los 14 y los 25 años.

Por otra parte, desde el 25 de julio de 2010, la Alcaldía Metropolitana realiza el programa BICIMET con el fin de combatir la inseguridad a través del préstamo de bicicletas para la recreación, llevándolas a diversos sectores de manera eventual, de forma que las personas interesadas en que el programa llegue a sus comunidades deben comunicarse con la Rectoría de Convivencia Ciudadana y Justicia de Paz de la Alcaldía directamente.

El propósito del plan es fomentar una convivencia ciudadana que permita aumentar la calidad de vida y el aprovechamiento de los espacios públicos (Tomillo; Manuel, 2010), para lo cual dispone de 100 bicicletas que han sido usadas para el uso de más de 5 mil caraqueños de diferentes edades (*Alcaldía Metropolitana llevará Programa "Bicimet" a vecinos de El Valle*, 2011).

Este evento suele ser acompañado por otras actividades recreativas como colchones inflables, mesas de ping-pong, centros móviles de bateo y jornadas de vacunación de mascotas, entre otros.

Según López (1997), “la ciudad ha tenido que clausurar sus espacios construidos para tránsito vial, simplemente, porque en la mayor parte de los parques ya no está permitido andar en bicicleta y patines”. Sin embargo, los ciclistas ven los cierres de calle como una oportunidad para “sensibilizar a la población en cuanto al uso de la bicicleta y acostumbrar a la gente a verlas en la calle” (J. Estrada, comunicación personal, febrero 10, 2013).

A pesar de estos esfuerzos por darle un espacio a la bicicleta, no existe ningún programa que fomente el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en la ciudad.

1.2. Movimientos de Ciclistas Urbanos

Desde 2009, numerosos ciclistas se han agrupado en más de 30 colectivos para motivar a la gente a usar la bicicleta. La creación de estos grupos organizados de ciudadanos, con objetivos comunes, a través de acciones concienciadas, ha modificado la perspectiva de la dinámica vial de otras personas y de los entes gubernamentales, lo que ha significado la apertura de un nuevo debate en material de movilidad y de cultura ciudadana para Caracas.

Algunos de estos grupos llevan por nombre Bici Sur, Movimiento Revolucionario de Ciclistas Urbanos –MRCU–, Antimantuanos, Bici Caricuao, Tribu Pedal Caracas, Bici Aventura y Cicloturismo Venezuela, entre otros. Pero existen tres de estos que han sido eje fundamental para el crecimiento del movimiento: Bicimamis, Ciclo

Guerrilla Urbana y Una Sampablera por Caracas, por la diversidad en sus dinámicas y características internas.

En conjunto, los grupos de ciclistas suelen realizar actividades como rodadas eventuales o la Masa Crítica, pero como colectivos, cada uno se manifiesta de un modo diferente con el fin único de promover la bicicleta como un medio de transporte en Caracas.

Según indica Nelson De Freitas (comunicación personal, julio 25, 2013), fundador de Una Sampablera por Caracas, este objetivo apunta principalmente a las personas, y a la valorización del individuo en relación con su entorno. “Si hay más gente en la calle rodando, las autoridades tarde o temprano van a escuchar” y a atender las necesidades de los ciclistas. En esto coincide con Juli Estrada (comunicación personal, febrero 10, 2013), fundadora de Bicimamis, quien manifiesta que Caracas se encuentra hoy en día en un proceso de reeducación en el que se debe modificar la actitud violenta de las personas para fomentar una cultura de respeto y tolerancia en las calles.

- En bicicleta con tacones

El colectivo Bicimamis surge en octubre de 2011 de la mano de Juli Estrada y Gabriela Aguilar, dos ciclistas urbanas que, por experiencia personal, notaron que a las mujeres les daba más miedo que a los hombres montar bicicleta, razón por la cual decidieron crear un grupo de chicas para chicas. La intención detrás de todo esto era “empoderar a las mujeres para que se sintieran cómodas montando bicicleta”, así como “lograr mayor visibilidad por parte de los usuarios que hacen vida en el espacio público y llamar la atención de los entes que se encargan del gobierno” (J. Estrada, comunicación personal, febrero 10, 2013).

El nombre del colectivo nace a partir de la creencia de que “una mami es aquella que se atreve a cambiar, que respeta y defiende su individualidad, que está consciente de

que su imagen no es aquello que le hicieron creer, sino la construcción palpable de sus creencias. Una mami es la que cambia, crea, innova y construye con su sola presencia en el tráfico” (Bicimamis, 2013).

Todos los domingos a las 10:00 de la mañana, las Bicimamis y personas allegadas a ellas (hombres y mujeres) se reúnen en La Previsora, Plaza Venezuela, para trazar una ruta diferente en una rodada dominguera, actividad principal organizada por este colectivo. Las organizadoras concuerdan en que los domingos es el mejor día para enseñar a la gente que no maneja en tráfico a “acostumbrarse a la calle en un día más calmado, con el fin de crear un ambiente seguro y confiable para compartir información y experiencias desde la bicicleta” (Bicimamis, 2013).

Además de estas rodadas, han realizado otras en distintas oportunidades y días de la semana, así como competencias de destrezas denominadas *alleycats*. El 14 de febrero de 2012 llevaron a cabo la rodada “Ama tu bici” y en septiembre del mismo año una dedicada al “Día mundial sin autos”, mientras que en otras ocasiones toman las calles en falda y tacones para captar la atención de las demás personas. Según Estrada (comunicación personal, febrero 10, 2013), “la idea de estas rodadas es llamar un poco la atención por el respeto hacia el ciclista”, en vista del sentimiento de vulnerabilidad ante el trato de los demás conductores.

En Bicimamis, no siguen ningún tipo de regla al conducir en el tráfico, más allá de tratar de seguir la normativa de la Ley de Tránsito, que aseguran es “irregular”, y respetar las señales de tránsito. Pero en cuanto a aspectos de seguridad, las organizadoras consideran que “todos los implementos son de uso facultativo” y que “cada persona es responsable de su seguridad” (Bicimamis, 2013), de modo que no incentivan al usuario de la bicicleta a tomar medidas preventivas y de seguridad personal a la hora de rodar por la ciudad.

- **Un bochinche, un alboroto, una sampablera**

Una Sampablera por Caracas nace en abril de 2011 impulsado por Nelson de Freitas y Daniela Petinari, dos ciclistas que decidieron crear el colectivo a fin de reunir a intelectuales de diversas ramas en conversatorios –que denominaron “tertulias urbanas”- sobre Caracas, para así “hacer una ruptura con las perspectivas fatalistas de la ciudad” (D. Petinari, comunicación personal, julio 25, 2013) y mostrarla desde un punto de vista optimista.

Su acercamiento con la bicicleta parte del incentivo de los otros colectivos que ya habían sido creados y que tenían experiencia con actividades de ciclismo. De modo que a los cuatro meses de haber sido creado, según Petinari (comunicación personal, julio 25, 2013), Una Sampablera por Caracas dio un giro para enfocarse en el “descubrimiento de los espacios de Caracas que muchos caraqueños no conocen, a través de paseos en bicicleta”, actividad que denominaron Biciturismo. Con esto, Petinari y De Freitas lograban reunir sus dos objetivos en una sola manifestación cultural: incentivar el reconocimiento del otro a través del reconocimiento de la ciudad y promover el uso de la bicicleta.

En otras ciudades del mundo, los “biciturismo” son llevados a cabo por organizaciones no gubernamentales y empresas públicas y privadas. Países como Chile, España y Argentina hacen de esta actividad un negocio rentable, temático y eventual (*Biciturismo, ¿práctico o no?*, 2007) de modo que en fechas estipuladas realizan rutas por las ciudades para conocer lugares históricos, museos y grafitis emblemáticos, entre otros. Según De Freitas (comunicación personal, julio 25, 2013), Una Sampablera por Caracas adquiere la misma modalidad pero de forma gratuita y dos veces al mes, los fines de semana.

- **La oveja negra en dos ruedas**

Ciclo Guerrilla Urbana fue creado en 2011 por los ciclistas urbanos Manuel Valera y Daniel Ramírez, a quienes se le sumaron otras 50 personas. Según Pedro Villarroel (comunicación personal, febrero 21, 2013), hoy en día el colectivo cuenta con más de 200 activistas y es el grupo de ciclismo urbano que se encarga de organizar los eventos masivos. Su logo, una oveja negra cuyas patas son un par de ruedas que evocan al velocípedo, es una metáfora de protesta.

Este colectivo de ciclistas se enfoca en tres ejes de acción: la promoción de la cultura ciclista, la educación vial y el fomento de proyectos de infraestructura para el ciclismo (P. Villarroel, comunicación personal, febrero 21, 2013). Mediante estas aristas, llevan a cabo biciescuelas, rodadas masivas y proyectos de leyes e infraestructura.

Sobre la base de la educación vial, realizan la biciescuela cada dos sábados en el estacionamiento de Medicina Experimental de la Universidad Central de Venezuela para adiestrar a las personas a movilizarse con las bicicletas dentro del tráfico y entrar a las calles con circulación de vehículos de una manera adecuada y segura (P. Villarroel, comunicación personal, febrero 21, 2013). Allí, separan a los alumnos en tres niveles: quienes no saben manejar bicicleta, quienes saben manejarla pero desean aprender a rodar en tráfico y los que desean aprender experiencias prácticas para manejar en tráfico.

Para Manuel Valera (comunicación personal, febrero 21, 2013), “la cultura es el principal aspecto que se debe atacar”, es por ello que han decidido realizar la biciescuela de manera ininterrumpida desde la creación del colectivo.

Este proyecto también lo llevan a cabo en la Universidad Simón Bolívar, en alianza con un equipo de estudiantes que coordina Ruédala Simón, un programa piloto de

préstamo de bicicletas en el que la enseñanza de la práctica del ciclismo urbano tiene una función fundamental dentro de un circuito cerrado en el campus universitario, con miras a ampliarlo en toda el área metropolitana de Caracas, según indica Yeferson Parra (comunicación persona, junio 20, 2013), cofundador del plan.

Ciclo Guerrilla Urbana es el colectivo que se encarga de organizar la Masa Crítica el último miércoles de cada mes. Según Valera (comunicación personal, febrero 21, 2013), la Masa Crítica es un movimiento espontáneo que comenzó en San Francisco en la década de 1990 y hoy en día se hace a escala mundial con la idea de reivindicar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

El evento se hizo por primera vez en Caracas en 2009, cuando Steven Bodzin, periodista canadiense comenzó a organizarla. Para Valera (comunicación personal, febrero 21, 2013), la particularidad de la Masa Crítica Caracas es que es una protesta y una manifestación festiva al mismo tiempo, a la que siempre tratan de darle una temática. Ejemplos de esto han sido la Masa Crítica por los Caídos, en protesta por los accidentes causados a ciclistas, y la Masa Crítica Conga, una rodada especial donde llevaban pitos y matracas para demostrar el ánimo festivo del evento (M. Valera, comunicación personal, febrero 21, 2013).

1.3 Aspectos jurídicos

El contexto legal que se presenta a continuación presenta las leyes y provisiones regulatorias del tránsito de los ciclistas por la vía pública de Caracas y los municipios que conforman a la ciudad. Estas medidas proporcionan los fundamentos jurídicos que determinan el alcance de su participación en la urbe y en el tráfico, así como permiten identificar el papel que han fijado las instituciones para estos conductores (“Conceptos de Marco Legal, Ley, Legislación y Reglamento”, 2009).

Para este trabajo se seleccionaron aquellas leyes que toman en cuenta al ciclista. De estas disposiciones se pretenden identificar los puntos más relevantes que determinan las condiciones de seguridad y movilidad a las que están obligados los ciclistas:

- El **concepto de la bicicleta**. Este punto en concreto ayuda a conocer la posición que han tomado las instituciones con respecto a la bicicleta, ya sea desde el punto de vista recreativo o como medio de transporte.
- La **obligatoriedad de los recursos de seguridad**, como el casco y otros elementos afines que permiten proteger al ciclista de accidentes.
- La **señalización de las vías**, que permite dar a conocer el paso de los ciclistas a los vehículos automotores, así como prever la maniobra de otro conductor (ya sea de vehículo a sangre o de motor) y evitar accidentes.
- Las **zonas** por donde pueden transitar.

1.3.1 Ley de Transporte Terrestre

La Ley de Transporte Terrestre (2008) es la máxima disposición encargada de la regulación del transporte terrestre, con el objetivo de garantizar el derecho al libre tránsito de las personas a escala nacional. También determina todo lo relacionado a la gestión de la infraestructura.

Los grupos de ciclistas urbanos hacen énfasis en que esta normativa debe contener los aspectos fundamentales que incluyan al ciclista como parte del tráfico y que favorezcan su movilidad en la vía pública, según indica Pedro Villarroel, del colectivo Ciclo Guerrilla Urbana (comunicación personal, octubre 21, 2012).

En esta ley se especifican las competencias del Estado y del Poder Público Municipal en materia de transporte terrestre y, a su vez, los municipios disponen de leyes propias, pero siempre regidas bajo las normas de carácter nacional dispuestas en esta

ley. Sin embargo, muchos ciclistas indican que en ninguna de estas normativas se toma en cuenta la bicicleta como un medio de transporte. Según Villarroel, en esta ley y su Reglamento la bicicleta queda reducida a pocas líneas que no le dan verdadero valor como parte del tráfico y solo indica “lo que se puede y no se puede hacer con un vehículo de tracción a sangre” (comunicación personal, octubre 21, 2012).

Según el Artículo 45 de la Ley de Transporte Terrestre, las bicicletas son parte de la clasificación de los vehículos no motorizados o de tracción a sangre. Además de aparecer en este punto, las bicicletas lo hacen en el Artículo 7, que indica que sus permisos son de competencia de los municipios; en el Artículo 84, que establece la prioridad de paso de los peatones y vehículos de tracción de sangre en la vía pública y que las autoridades deben implementar un sistema de tránsito adaptado a sus necesidades; y por último, en el Artículo 172 sobre las amonestaciones (Ley de Transporte Terrestre, 2008), que son únicamente multas. Aparte de esto, no se vuelven a nombrar a las bicicletas en esta ley.

A pesar de que las bicicletas pertenecen a la clasificación de “vehículos”, sus características no concuerdan con lo que se establece en las siguientes secciones relativas a estos medios de transporte, que incluyen los puntos sobre las condiciones de seguridad, asignación de placas, obligaciones de los conductores, educación vial y servicios de transporte.

Algunos ciclistas indican que esto es una incongruencia que viene dada porque la ley no los ampara tomando en cuenta sus cualidades, sino que los coloca al “margen de los vehículos a motor” (P. Villarroel, comunicación personal, octubre 21, 2012). Por ejemplo, el Capítulo II del Título III (Ley de Transporte Terrestre, 2008) señala que todos los vehículos deben portar placas identificadoras, mientras que en otro apartado indica que todos los vehículos deben pedir autorización al Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) para hacer cualquier modificación en las características técnicas originales de la estructura del vehículo. En ninguno de los casos se hace algún tipo de excepción con las bicicletas.

En cuanto a las licencias, la ley establece que los vehículos no motorizados y de tracción humana entran en la clasificación de primer grado tipo A, para personas mayores de catorce años de edad. Todo aquel que disponga de una licencia de un grado superior podrá conducir una bicicleta (Ley de Transporte Terrestre, 2008).

Sobre el libre tránsito, la ley indica que “por ningún motivo podrá impedirse el libre tránsito de vehículos o peatones en una vía pública” (Ley de Transporte Terrestre, 2008).

1.3.2 Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre

El Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998), desarrolla la Ley de Tránsito Terrestre. Según el Reglamento, una bicicleta es considerada un vehículo de tracción humana cuyo conductor es transportado por el vehículo y podrá circular siempre y cuando esté inscrita en el Registro de Vehículos, lleve una placa identificadora y “lo demás que establezca el Reglamento” (1998).

Como puntos importantes, el Reglamento (1998) también establece lo siguiente:

- La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo.
- Deberá estar equipado con un timbre o señal acústica, un sistema de frenos, un faro delantero capaz de alumbrar a cincuenta metros, un reflector rojo en la parte trasera visible a cien metros de distancia, e indicaciones de material reflectivo blanco y rojo para precisar su presencia en la vía.
- Sus trámites serán objeto de Registros Especiales que llevará el ministerio competente.
- Los conductores serán objeto de Registros Especiales de Conductores y deberán cumplir con el requisito de registro anual en su municipio de residencia.
- Deben portar un permiso de circulación.
- Queda del ministerio competente establecer los límites de edad, las condiciones para conducir, la comprobación de los conocimientos viales y

“demás características para la obtención de la renovación periódica de los permisos para conducir vehículos de tracción se sangre” (Reglamento de Ley del Transporte Terrestre, 1998).

Además, el Capítulo III de esta normativa, en sus Artículos 160 y 161 (Reglamento de Ley del Transporte Terrestre, 1998) está dedicado exclusivamente a los vehículos de tracción de sangre. Establece que los ciclistas no deben marchar de forma paralela, deben ceder el paso a vehículos de marcha más rápida y a peatones y circular lo más cerca posible de la acera, el borde derecho de la vía o por las vías permitidas. Entre las prohibiciones se destacan: circular por autopistas, aceras, lugares destinados a los peatones, entre canales, paralelamente a otro vehículo en movimiento en el mismo canal de tránsito, sujetarse a cualquier otro vehículo en marcha, viajar dos personas en vehículos equipados para una sola, transportar un peso mayor a 30 kilogramos y adelantar a otros vehículos por la derecha.

Cabe destacar que este Reglamento no ha sido actualizado desde el año 2008, año de su publicación en Gaceta Oficial, y sigue rigiéndose por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ya extinto.

1.3.3 Ordenanzas municipales

Entre las normativas con jurisdicción en los diversos municipios que comprenden el Área Metropolitana de Caracas, que rigen los temas relacionados con la vialidad y tránsito terrestre, y que incluyen a los ciclistas, están la Ordenanza Sobre Transporte Terrestre en el Municipio Chacao del Estado Miranda (2009) y la Ordenanza de Reforma Parcial a la Ordenanza de Tránsito y Circulación de Vehículos y Personas en Jurisdicción del Municipio Baruta del Estado Miranda (2007).

En los municipios Libertador, El Hatillo y Sucre no existen ordenanzas de tránsito. En Sucre existe la Ordenanza de Impuestos sobre Vehículos del Municipio Sucre

(2010) que en su Artículo 2 incluye los vehículos de tracción a sangre, pero no vuelven a mencionarse en todo el documento.

- **Municipio Baruta**

La Ordenanza de Reforma Parcial a la Ordenanza de Tránsito y Circulación de Vehículos y Personas en Jurisdicción del Municipio Baruta del Estado Miranda (2007) establece el mismo concepto de bicicleta que la Ley de Transporte Terrestre (2008), partiendo de su clasificación de vehículo a tracción de sangre. Los párrafos que regulan la circulación de este tipo de vehículos están contenidos exclusivamente en el Título III, artículos del 18 al 23, los cuales indican:

- 1 Los menores de edad no pueden circular en bicicleta en las vías principales del municipio.
- 2 Los adultos que transiten por las vías principales deben estar registrados tal y como se indica en las leyes nacionales.
- 3 Deben usar un casco protector y todos los elementos de protección mínima.

Esta Ordenanza (Baruta, 2007) no determina el uso de estacionamientos para ciclistas, sus zonas de circulación, señalizaciones especiales para ciclistas, ni restricciones.

- **Municipio Chacao**

La Ordenanza Sobre Transporte Terrestre en el Municipio Chacao del Estado Miranda (2009) es la única regulación municipal que incluye ampliamente a los ciclistas, en el Capítulo III dedicado exclusivamente a la circulación en bicicleta. Esto se dio como consecuencia de la creación de la ciclovía en el Municipio Chacao en 2004, durante la gestión del exalcalde Leopoldo López, según se expresa en la Exposición de Motivos de la Ordenanza (Chacao, 2009).

El Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación del Municipio Chacao es la autoridad municipal competente para ejercer las funciones de planificación, control y fiscalización del tránsito de bicicletas, con el apoyo del Instituto Autónomo de Policía Municipal, el Instituto Municipal de Cooperación y Atención a la Salud y el Instituto de Protección Civil y Ambiente del Municipio Chacao (Ordenanza Sobre Transporte Terrestre en el Municipio Chacao del Estado Miranda, 2009).

Los aspectos más resaltantes de esta Ordenanza (Chacao, 2009) son los siguientes:

4 Definición del término “ciclovía”, según el cual esta es:

Un sector de la vía “especialmente dispuesto para la circulación de bicicletas. En esta categoría se agrupan todos los diseños que consisten en vías exclusivas para ciclistas, elementos que delimiten claramente éstas zonas. Estas vías pueden ser tanto unidireccionales como bidireccionales y se construyen para el uso exclusivo de las bicicletas, en lugares donde exista espacio disponible y la demanda lo justifique (Ordenanza Sobre Transporte Terrestre en el Municipio Chacao del Estado Miranda, 2009).

5 Asignación de la ciclovía como canal específico y seguro para la circulación de las bicicletas. Así como la determinación de las condiciones necesarias para su creación, como: interconexión entre diversas zonas del municipio, señalización, iluminación, accesibilidad, integración de otros modos de transporte y disposición de estacionamientos.

6 Creación de planes de educación vial que incluyan el uso de la bicicleta.

7 Creación del Registro Municipal de Conductores de Bicicletas.

Con respecto a los ciclistas, los artículos 56 y 57 de esta Ordenanza (Chacao, 2009) establecen que la bicicleta debe ser manejada por una sola persona y que esta debe guardar una distancia de uno a dos metros, circular lo más cerca posible de la acera y

a una velocidad máxima de 15 kilómetros por hora, ceder el paso a los peatones y nunca marchar paralelamente sino uno detrás del otro.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Seguridad ciudadana y cultura

La seguridad ciudadana, según González (2003), es “el derecho de los integrantes de la sociedad de desenvolverse cotidianamente con el menor nivel posible de amenazas a su integridad personal, sus derechos y el goce de sus bienes” (p.16), lo cual incluye el uso del espacio público. La autora, en su texto *Seguridad Ciudadana*, también indica que esto afecta tanto los derechos de los ciudadanos como la obligación del Estado en llevar acciones que contrarresten la violencia y el descontrol.

En este caso, el concepto de seguridad ciudadana se plantea como una base para entender los niveles de quebranto de una sociedad conducida por la violencia; así como para dar una perspectiva de los conceptos de integridad, goce del espacio público y respeto al ciudadano que la sociedad pretende alcanzar como máximo de estabilidad y de equilibrio. Sin embargo, cuando las políticas desarrolladas por el Estado no cubren las expectativas del ciudadano común que transita por las calles de una ciudad que desea vivir y no sobrevivir, construir la seguridad ciudadana se hace cuesta arriba. Es por esto que la participación del ciudadano común toma mayor relevancia, lo cual corresponde con el enfoque principal de la teoría de González (2003) sobre la seguridad ciudadana, que se concentra en “la concepción del ser humano con conciencia y voluntad que puede y debe incidir en su entorno social y político. Es decir, que tenga y promueva todo tipo de espacios de expresión y participación en torno a sus necesidades compartidas, y en este caso concreto, a la construcción de la seguridad”.

Existe entonces la posibilidad de modificar las características de una ciudad violenta con actividades que hagan posible la recuperación del espacio público, mediante iniciativas educadoras y de transformación de la sociedad. Tal es el planteamiento sobre la cultura ciudadana del exalcalde de Bogotá, Antanas Mockus, quien en su *Programa contra la Violencia en Santa Fe de Bogotá 1995-1997* (2001) establece a la cultura como la base de la sociedad ideal para alcanzar el equilibrio.

2.2. Cultura ciudadana

“El ejercicio sistemático de la violencia crece y se consolida precisamente porque llega a ser culturalmente aceptado en ciertos contextos. Se toleran así comportamientos claramente ilegales y con frecuencia moralmente censurables” (Mockus, 2001, p.3). Estos elementos de la sociedad ya culturalmente aceptados podrían combatirse con el aprendizaje de nuevos elementos que puedan ser también culturalmente aceptados pero, además, legal y moralmente aceptados.

A pesar de los vastos análisis de Mockus entorno a este tema, su concepto de cultura ciudadana es simple: “Conjunto de reglas sociales y costumbres compartidas” (Delgado, 2007, p.24). Pero además indica que, si hay conocimiento de las cuestiones de la sociedad, aunque la cultura esté viciada puede ser transformada.

El profesor de la Universidad Bolivariana de Chile y director de la revista Polis, Antonio Elizalde, y Patricio Donoso (2012), en su texto *Formación en Cultura Ciudadana*, extienden el concepto de cultura ciudadana a partir de la interpretación de su raíz etimológica. Cultura del latín “colere” que significa cuidar, cultivar. Según los autores, esto tiene relación con dos ideas: permanencia y cambio. “Cuidar hace referencia al cuidado de las nuevas generaciones, de quienes poseerán el futuro, se trata de cuidar la permanencia de la especie humana, de cuidar el patrimonio genético cultural de la humanidad (...) compartiéndolo con las nuevas generaciones. [Cultura ciudadana] se refiere a transformar y modificar lo natural para hacerlo más útil a la existencia humana, se trata de cambiar para mejorar lo que ya se tiene, lo que ya se ha logrado” (Elizalde, Donoso. 2012, p.1).

Además indican que la cultura ciudadana surge del operar de la existencia colectiva, del convivir y de la participación, para hacer posible “reconocimiento de la alteridad u otredad que enriquece la individualidad y a la vez hace posible y singulariza a cada ser humano, a cada persona” (p.2). Esta participación modifica el estado de ánimo de

las sociedades, surgen esperanzas respecto a su desarrollo, aflora la democracia y se expanden las energías colectivas. Forma parte de un proceso de transformación. Este nivel de participación expresado se puede relacionar con la capacidad de transformación explicado por Mockus.

Elizalde y Donoso (2012) afirman también que una cultura ciudadana extendida no se construye por decreto o programa, sino que es producto de un proceso abierto y de un continuo cambio de la identidad. Por su parte, el antropólogo Renato Rosaldo (1997, p.5) asegura que, en todo caso, la cultura ciudadana tiene que renegociar sus normas y códigos para poder ser de utilidad para la sociedad.

Todos estos autores coinciden en la idea de la colectividad y en la unión de los esfuerzos grupales para lograr una mejora en la sociedad que reconozca al individuo en su singularidad y especialmente, para que este pueda reconocerse a sí mismo en esa libertad unitaria. Pero además convienen en la necesidad de un cambio en los elementos de identidad de la sociedad, lo cual es posible mediante la transformación de los códigos ya establecidos como culturalmente aceptados, siendo la educación y la comunicación las armas para lograr ese objetivo.

La cultura ciudadana va más allá de la relación ciudadano–ciudadano o ciudadano–Estado, sino que implica la participación activa, la necesidad de interacción con los gobiernos, el poder de transformación de los colectivos y la identidad de la sociedad.

Al ser un elemento de la sociedad es imposible hacer cultura ciudadana desde la intimidad. Por tanto, cabe aquí un punto que refiere el filósofo colombiano Estanislao Zuleta, quien afirma que la demostración es una gran exigencia de la cultura porque implica la igualdad: “Se le demuestra a un igual; a un inferior se le intimida, se le ordena, se le impone; a un superior se le suplica, se le seduce o se le obedece. La demostración es una lección práctica de tratar a los hombres como nuestros iguales” (Elizalde, Donoso. 2012, p.5).

2.3. Principios de la Cultura Ciudadana

En su *Análisis sobre la Filosofía Simbólica Mockusiana*, Delgado (2007) señala algunos principios básicos relativos al concepto de cultura ciudadana y que toman como base el trabajo realizado por Mockus, en su propuesta de hacer política.

- **Convivencia:** Según la autora, existe convivencia “cuando las personas, sean conocidas o desconocidas, interactúan entre sí respetando y acatando las normas formales e informales y, por supuesto, los derechos” (Delgado, 2007, p.31). Este concepto incluye aspectos como el cuidado del medio ambiente, del espacio público y de las normas de tránsito, en conjunto con el respeto a las normas legales, y de participación en la administración pública y en los organismos ciudadanos que la vigilan.

A esto se puede sumar las nociones de participación que implica la convivencia. La participación nace del sentimiento gregario del ser humano que lo lleva a “buscar el encuentro con el otro, a comunicarse, a relacionarse, a construir espacios donde habitar con otros” (Elizalde, Donoso. 2012, p.4). En este sentido, Elizalde y Donoso (2012) identifican una motivación fundamental para la participación: la voluntad de cada cual de ser menos objeto y más sujeto. De esto se derivan las siguientes motivaciones:

1. Ganar control sobre la propia situación y el propio proyecto de vida mediante la intervención en decisiones que afectan el entorno vital en que dicha situación y proyecto se desenvuelven.
2. Acceder a mejores y mayores bienes y servicios que la sociedad está en condiciones de suministrar, pero que por algún mecanismo institucional o estructural no suministra.
3. Integrarse a procesos de desarrollo.

4. Aumentar el grado de autoestima "gregaria" mediante un mayor reconocimiento por parte de los demás de los derechos, las necesidades y las capacidades propias.

Bien podría ser ganar el control sobre la sociedad, que sea de los ciudadanos y, al mismo tiempo, que estos puedan tener sentido de pertenencia de su espacio vital; así como ser partícipe de la implementación de medidas que contribuyan a disponer de los servicios sociales adecuados de transporte y vialidad.

- **Confianza:** Para Delgado, la confianza es la expectativa que tiene una persona frente a otra de que actúe de acuerdo a las costumbres comunes. Se trata de dar por sentado que el otro responderá de acuerdo a las normas en una situación dada dentro de una misma comunidad o ciudad. La confianza permite generar sentimientos positivos sobre los demás, “incluyendo el ser capaz de suponer en las otras personas el cumplimiento voluntario de las reglas y derrotar el temor sobre el comportamiento de los otros” (Delgado, 2007, p.31).

Por ejemplo, en el tráfico “cada conductor puede confiar en que los otros conductores, e incluso los peatones, también respetarán las señales de tránsito. De esta forma no se encuentran obligados a prever el yerro de los otros” (Cúneo; Cristian. 2009). Sobre esa premisa, los conductores, tanto de bicicletas como de vehículos a motor, pueden tener la plena confianza de que los otros respetarán su turno de paso en un semáforo o rayado.

Sin embargo, “esta confianza se destruye ante circunstancias que demuestren o lleven a presumir fundadamente que un tercero podría infringir el deber de cuidado. En éstos supuestos, los conductores, por más que circulen conforme lo imponen los reglamentos, deberán extremar su atención para evitar resultados indeseados” (Cúneo; Cristian. 2009).

Cuando no existe confianza, el temor a esto puede ser consecuencia de la violencia y el descontrol suscitados por los ciudadanos que, al no ver respuesta en las otras personas, continúan estableciéndose fuera del marco de la moral y de las leyes. El que una persona no cumpla con las reglas de convivencia, puede dar como resultado un efecto bola de nieve, en el que quien se ve afectado por el comportamiento agresivo de otro termina por tener el mismo comportamiento agresivo. Bastaría, entonces, comenzar a demostrar un buen comportamiento en sociedad para que los ciudadanos vuelvan a generar confianza sobre sí mismos.

- **Tolerancia:** La tolerancia es entendida como la capacidad de respetar las ideas, las costumbres y las creencias de los otros, aún y con más razón, cuando son diferentes entre sí (Delgado, 2007).

Según Zuñiga (2009), es importante promover la tolerancia y respetar las diferencias de cada uno de los ciudadanos para llegar a los otros puntos que involucra la cultura ciudadana.

En un estudio realizado por la Alcaldía de Chacao (2009), se observó que los caraqueños tienen una gran aceptación de la corrupción y un entendimiento de que aunque se sabe que algo no es correcto, se tolera y se acepta que el resto lo haga. Es decir, que hay una aceptación generalizada a la ilegalidad y un rechazo a la regulación social.

Según Henry Murrain (2010), director de Proyectos de Corpovisionarios, este estudio también reveló que la mayoría de los ciudadanos caraqueños son “absolutamente correctos en su relación con las normas, las aceptan y están al tanto de su importancia. Sin embargo, el caraqueño desconfía del colectivo, no se reconoce en el otro, lo tacha de corrupto y eso tiene una consecuencia comportamental: en última instancia, el ciudadano de Caracas flaquea en su disposición de cumplir la ley”.

De acuerdo a esto Murrain (2010) afirma que los ciudadanos de esta urbe tienen una necesidad principal de carácter moral. Seis de cada diez ciudadanos de la ciudad de Caracas exige que se le respete, que se cree un clima de respeto en la sociedad.

- **Identidad colectiva:** Este término tiene que ver con el afecto por la ciudad (Ruiz, 2005). También conlleva “un conjunto de costumbres, prácticas sociales y símbolos que un grupo considera como distintivo de otros grupos. Esto permite el auto-reconocimiento y el reconocimiento de los otros como diferentes” (Delgado, 2007, p.24).

Es la identificación del otro como parte de “mi espacio colectivo”, de “mi ciudad”, y de “mis valores”. Cuando no se cumplen los principios antes mencionados, como la solidaridad y la confianza, es difícil que las personas se identifiquen con el grupo o con su sociedad.

Desde la perspectiva de Basil Bernstein (2000), la cultura ciudadana es un proceso de transformación colectiva que se da de acuerdo a un cambio en la comunicación y la identificación de la sociedad. La sociedad construye identidades culturales relacionadas con la identificación de contextos. La no identificación del entorno produce contradicciones en el comportamiento de los ciudadanos frente a las regulaciones sociales. En pocas palabras, si la gente no se identifica con su ciudad, no la tolera y reacciona en un modo particular sin respetar el espacio colectivo.

- **Sentido de pertenencia:** La identidad colectiva da lugar a un sentido de pertenencia al crear la posibilidad de reconocer los vínculos sociales o afectivos de un grupo, en un contexto determinado. Así como “la posibilidad de actuar de acuerdo a las reglas, ya sean formales o informales, de cada contexto. Existe sentido de pertenencia cuando se hace parte de algo y cuando esto genera una sensación positiva favoreciendo, incluso, el cumplimiento de obligaciones asociadas al hacer parte de

algo. (...) Apropiarse de la ciudad es aprender a usarla valorando y respetando su ordenamiento y su carácter de patrimonio común” (Delgado, 2007, p.32).

Otros principios son los referentes culturales, la violencia, la seguridad y la justicia, que definen la creación de una cultura ciudadana acorde con las características de una sociedad, y que definen la relación de los ciudadanos con su entorno y su desarrollo en el surgimiento de una ciudad más humana.

2.4. Sistemas de regulación del ser humano

Según Mockus (2001), el problema principal de la degradación de la cultura ciudadana en las sociedades se basa en el rompimiento entre las normas legales, morales y culturales, lo que él denomina el “divorcio entre la ley, la moral y la cultura”. La integración entre la regulación jurídica (legal), la regulación cultural (colectiva y variable según el contexto) y la regulación moral (individual) da como resultado mayor pluralidad, mayor convivencia y una mejor cultura ciudadana. Al lograr esta integración, cesa el auge de la violencia y la delincuencia, se originan nuevos espacios destinados a la convivencia y se supera la crisis de la moral individual.

En palabras de Mockus (2001): “En una sociedad ideal la ley, la moral y la cultura tienden a ser congruentes. (...) La cultura es más exigente que la ley, y la moral lo es más que la cultura” (p.7). En ocasiones, la discrepancia entre estas se expresa en acciones que son ilegales pero las personas suelen aprobarlas moral y culturalmente. Lo que quiere decir que un ciudadano con conocimiento tiene mayores posibilidades de lograr un cambio en la sociedad, en su calidad de individuo, en consecuencia adhiriendo y modificando los códigos culturales y las estrategias legales [Ver Anexo A. Tabla 3].

- Regulación moral o autorregulación

Para Delgado (2007), la autorregulación o regulación moral es uno de los pilares principales de la cultura ciudadana. En esta, la conciencia individual es fundamental para definir los controles internos que luego pueden ser comunicados a los demás individuos.

Elizalde y Donoso (2012) agregan que la capacidad de autorregulación permite “promover la autonomía de la voluntad y una mayor coherencia de la acción personal” (p.18). Esto significa que es la propia persona la que establece los principios de valor –no le vienen impuestos desde afuera– y que ésta se organiza para actuar de acuerdo a ellos.

Este sistema de regulación permite “analizar más detenidamente las convicciones morales propias y modificar los criterios con que se juzga la acción propia o ajena” (Mockus, 2001, p.10). Una vez que el individuo expresa en su comportamiento las convicciones morales que ha interiorizado como positivas sobre la sociedad, se puede tejer una continuidad hacia la argumentación cultural (la lucha por tener la razón ante los demás) y la argumentación jurídica (la lucha por tener la razón ante la ley).

La comunicación y la participación ciudadana toman tanta relevancia en el cambio social porque de estas depende que los individuos con conocimiento integren al resto de la sociedad y generen un impacto en el ámbito cultural. De acuerdo a esto, si un individuo que desea buscar mayores espacios de recreación y generar una mejor movilidad en su ciudad pasea todos los días en bicicleta por la misma ruta, otras personas lo verán pasar y considerarán viable utilizar una bicicleta para pasar por esa zona, generando una cadena en la que lo moralmente aceptado por el ciclista se convierte en culturalmente aceptado por los vecinos. Es probable que, posteriormente, creen una regulación que dé mayor seguridad a los conductores de bicicleta que transiten por allí.

Mockus define este proceso como un “mutuo esculpirse de la sociedad” que empieza en “autoesculpirse” y que indica que entre todos los ciudadanos se esculpen formas de relación de manera que se reconoce la transformación. “Este autoesculpirse es por una parte voluntario, lo cual demuestra que es posible que la sociedad se autotransforme, y por otra, tiene una relación profunda con rutinas que en ocasiones impiden o limitan las transformaciones” (Mockus; Antanas. 2003).

- **Mutua regulación**

“La mutua regulación implica estar en disposición de dejarse corregir, reconocer errores, corregir a aquellos que no corrigen, con el ánimo de ejercer un control social” (Delgado; 2007, p.30). Este sistema comprende la regulación cultural, que acepta a ciudadanos que poseen cualidades cívicas propias de la cultura ciudadana, como la solidaridad, la confianza y el respeto al espacio público. Es lo aceptado colectivamente, aquello que se convierte en propio de una sociedad y que la distingue y da personalidad frente a otras.

Mockus (2001) hace énfasis en que el nivel de la regulación cultural borra ambigüedades en las sociedades, y hace que lo ilegal-permisible pase a ser coherentemente legal-permisible o ilegal-no permisible, y que los ciudadanos aboguen por el respeto de este espacio. Las interacciones entre desconocidos en espacios, transportes y establecimientos públicos, y entre los ciudadanos y las autoridades, son parte de este sistema.

Las dificultades que tienen las sociedades en este ámbito es hacer coincidir lo culturalmente aceptado con la ley.

- Regulación legal

Para Delgado (2007), “el sistema legal es aquel que está representado por la constitución y las leyes” (p. 35). Se trata de un sistema formal, en que las personas desaprueban y censuran comportamientos ilegales. Según la autora, a través de este medio no se logra regular cada comportamiento ciudadano y las personas suelen justificar su desacato a la ley en diversas ciudades del mundo.

Mockus (2001) coincide con esto y asegura que en la mayoría de los casos este sistema regulatorio es poco coherente con el cultural, puesto que la desconfianza en los entes gubernamentales y en la desigualdad en la aplicación de la norma generan una mayor desaprobación por lo enmarcado en la ley. “Lo permitido culturalmente suele estar permitido legalmente, aunque algunos comportamientos jurídicamente admisibles son rechazados por razones culturales” (Mockus, 2001, p. 7)

Es por ello que los actos de un individuo no solo deben estar regulados por respeto a la ley o el temor a las consecuencias de infringirla, es necesario incentivar “las convicciones personales de lo bueno y lo malo (moral) o la costumbre sancionada socialmente (cultura)” (Delgado, 2007, p. 36).

Según Mockus (1994), existe una diferencia esencial que dificulta el paso de un sistema de regulación a otro o para su integración, y radica en que “el cambio legal es documentable y fechable (ubicable temporalmente) con precisión, mientras que los cambios culturales y morales son más difusos y difíciles de apresar y determinar empíricamente” (p. 9).

Frente a esto, Delgado (2007) asegura que lo ideal sería construir una “cultura de la legalidad moralmente válida para todos”, en la que la ley defienda a los ciudadanos, estos la cumplan y respeten por una convicción moral y la cultura se desarrolle sobre la base de estos principios de ciudadanía.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1 Objetivos

Objetivo general

- Conocer las iniciativas que promueven los grupos de ciclistas urbanos para generar cambios en la cultura ciudadana en Caracas así como las consecuencias de estas acciones en la urbe, mediante una producción audiovisual basada en el género del reportaje interpretativo.

Objetivos específicos

- Identificar las características, iniciativas y propuestas de los movimientos de ciclistas urbanos en la construcción de una cultura ciudadana y que fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Identificar la labor que llevan a cabo los gobiernos locales en la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en conjunto con las acciones realizadas por los colectivos de ciclismo urbano.
- Establecer las características y contexto de la problemática vial, de seguridad y cultural que aqueja a los ciclistas urbanos.

3.2 Justificación

Hacer un análisis sobre el impacto de los movimientos de ciclistas urbanos en la ciudad de Caracas ayudaría a identificar los rasgos característicos de la cultura ciudadana del caraqueño. Mediante esta investigación se busca mostrar los pequeños cambios en la dinámica urbana y cómo esto puede dar un giro a la cultura ciudadana que caracteriza a los usuarios de las vías. Esto es de gran importancia en los ámbitos sociológico, comunicacional y cultural, en cuanto al reflejo de las características del ciudadano en su conexión con la ciudad y el desarrollo de la sociedad. Además, se pretende crear un espacio de debate y darle voz a los ciclistas urbanos que forman parte de la dinámica vial.

3.3 Delimitación

La investigación se realiza en la ciudad de Caracas, en los municipios Libertador, El Hatillo, Chacao, Baruta y Sucre. Analiza los movimientos urbanos de ciclistas que han surgido como una alternativa en la formulación de un cambio en la cultura ciudadana. Los grupos que se incluyen en este trabajo son: Bicimamis, Ciclo Guerrilla Urbana y Una Sampablera por Caracas, que han aparecido como manifestación de un cambio en la ciudad mediante el uso de la bicicleta como medio de transporte, además de ser ejes fundamentales en el crecimiento del movimiento por sus diversas características.

Se busca identificar las acciones que los gobiernos locales de las alcaldías del área metropolitana de Caracas han tomado con respecto a la participación de los grupos de ciclistas en el cambio de cultura ciudadana.

La investigación se efectuó en los meses comprendidos entre julio de 2012 y julio de 2013.

3.4 Modalidad

Este trabajo se rige por los parámetros establecidos por la Escuela de Comunicación Social para el Trabajo Especial de Grado que corresponde a la modalidad de Periodismo de Investigación, específicamente la submodalidad de Reportaje Audiovisual. Esto, en cuanto a que consiste en una indagación que conduce a la interpretación de un fenómeno en pleno desarrollo, utilizando métodos periodísticos.

3.5 Idea

Reportaje audiovisual sobre los movimientos de ciclistas urbanos de Caracas y su relación en la dinámica de la cultura ciudadana.

3.6 Sinopsis

20 Km/h es la velocidad promedio en la que se mueve una bicicleta en el tráfico de la ciudad. En Caracas, Venezuela, donde la violencia y el caos son los dueños de la calle, y donde las personas han dejado de ver a los lados mientras se dirigen a sus destinos, este número resulta imperceptible.

20 Km/h: Reportaje sobre el movimiento de ciclistas urbanos en Caracas es un reportaje audiovisual sobre un movimiento ciudadano representado por tres grupos de ciclistas urbanos, Bicimamis, Ciclo Guerrilla Urbana y Una Sampablera por Caracas, que luchan por conseguir su propio espacio en las vías capitalinas a través de acciones que puedan generar una transformación de la ciudad mediante el uso de la bicicleta como un medio de transporte viable y sostenible. Sus actividades y el crecimiento del número de ciclistas en la ciudad podrían hacer mella en los gobiernos locales, para así lograr un cambio en la cultura ciudadana y las posibilidades de movilidad para una mejor calidad de vida.

3.7 Plan de Producción

El Plan de Producción fue realizado a partir de la disponibilidad de las fuentes, así como de los autores y la obtención del equipo técnico necesario para la grabación.

El Cronograma de Realización contenido en el Plan de Producción se divide en tres etapas. La primera corresponde al proceso de investigación, que sirvió a los realizadores para lograr las actividades de recolección de información, contacto de fuentes y los primeros acercamientos a los personajes que aparecen en el reportaje. Para comienzos de 2013 se contó con un dominio del tema suficiente para comenzar a realizar las entrevistas a utilizar en el producto final. Posteriormente se llevaron a cabo los procesos de producción y postproducción.

3.7.1 Cronograma de actividades

Cronograma de Actividades		
Etapas	Fecha	Actividades
Investigación	Junio 2013	Reunión de Logística Etapa I.
	Julio/2012 - Marzo/2013	Investigación documental.
	Julio/2012 - Abril/2013	Fase de observación.
	02/04/2012	Entrevista personal a Pedro Villarroel, miembro del colectivo Ciclo Guerrilla Urbana.
	04/04/2012	Entrevista personal a Juli Estrada, fundadora del colectivo Bicimamis.
	02/08/2012	Pauta 1: Grabación de la Asamblea de Ciclistas.
	02/09/2012	Pauta 2: Grabación Biciescuela UCV.
	16/10/2012	Pauta 3: Asistencia al Foro El Nacional: Periodistas Contra el Cambio Climático.
	21/10/2012	Entrevista personal a Pedro Villarroel, miembro del colectivo Ciclo Guerrilla Urbana.
	08/12/2012	Pauta 4: Asistencia al conversatorio sobre ciudad en la Librería Kalathos.
Preproducción	16/01/2013	Reunión de logística de preproducción.
	20/01/2013	Redacción de los modelos de los marcos del TEG.

	29/01/2013	Contacto con empresas de alquiler de material técnico.
	Enero/2013 - Febrero/2013	Contacto con las fuentes.
	Febrero 2013	Prediseño de la línea del tiempo, estructura de planos y selección de personajes.
	08/02/2013	Búsqueda de bicicletas.
Producción	10/02/2013	Pauta 5: Grabación AlleyCat (rodada dominguera de Bicimamis).
		Pauta 6 Entrevista a Juli Estrada, fundadora de Bicimamis.
	19/02/2013	Pauta 7: Grabación de Picnic Urbano.
	21/02/2013	Pauta 8: Entrevista a Pedro Villarroel, miembro de Ciclo Guerrilla Urbana.
		Pauta 9: Entrevista a Manuel Valera, fundador de Ciclo Guerrilla Urbana.
	27/02/2013	Reunión técnica con el documentalista Carlos Armas.
	21/03/2013	Pauta 10: Asistencia Foro Ciclismo Urbano, Sala Cabrujas
	13/04/2013	Pauta 11: Entrevista a Sandra Zuñiga, experta en Cultura Ciudadana y ejecutiva de Corpovisionarios de Bogotá.
	25/04/2013	Reunión técnica. Diseño de la línea del tiempo y estructura de la escaleta.
	Abril - Mayo/2013	Redacción del Marco Teórico y Marco Legal.
	03/06/2013	Entrevista personal a Ángel Zambrano, ciclista urbano independiente.
	07/06/2013	Pauta 12: Grabación de la Biciescuela USB y Proyecto Ruédala Simón.
	08/06/2013	Pauta 13: Grabación de la Rodada Nudista.
	20/06/2013	Pauta 14: Entrevista a Yeferson Parra, fundador del programa Ruédala Simón.
	26/06/2013	Pauta 15: Entrevista a Ana Cecilia Pereira, ciclista urbana.
		Pauta 16: Grabación de la Masa Crítica.
	22/07/2013	Pauta 17: Grabación de tomas de apoyo del tráfico de Caracas.
	22/07/2013	Pauta 18: Entrevista a Gabriel Da Cunha, ciclista urbano independiente.
	23/07/2013	Pauta 19: Entrevista a Guillermo Edgar, vocero de la Dirección de Planificación Urbana de la Alcaldía Libertador.
	23/07/2013	Pauta 20: Entrevista a Fredery Calderón, presidente de la Asociación Por la Caracas Posible.
	24/07/2013	Pauta 21: Grabación tomas de apoyo BiciRally a Pedal
	25/07/2013	Pauta 22: Asistencia al Foro de Movilidad Urbana y transporte de Últimas Noticias Y El Nacional.
	25/07/2013	Pauta 23: Entrevista a José Duque, Presidente del Instituto Internacional de Desarrollo y Cooperación.

	26/07/2013	Pauta 24: Entrevista a Juan Rondón, expresidente del Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación de Chacao 2004-2007.
	28/07/2013	Pauta 25. Entrevista a Nelson de Freitas y Daniela Petinari, miembros fundadores del colectivo Una Sampablera por Caracas.
	30/07/2013	Pauta 26: Entrevista a Yunitza Dávila, jefe de planificación urbana del IMUTC.
	05/08/2013	Pauta 27: Grabación Testimonios en el tráfico
	05/08/2013	Pauta 28: Entrevista a Soraya Azan, especialista sectorial en transporte urbano en la Corporación Andina de Fomento.
	09/08/2013	Pauta 29: Entrevista a Andrea Hernández y Cruz Criollo, arquitectos ganadores del concurso Caracas a Pedal.
	10/08/2013	Pauta 30: Grabación de la Biciescuela UCV.
	12/08/2013	Pauta 31: Entrevista a Ángel Zambrano, ciclista independiente. Grabación trayecto a su trabajo.
Postproducción	11/07/2013	Reunión logística de postproducción.
	18 - 23/07/2013	Cruzamiento de datos, redacción del Marco Contextual.
		Selección de los clips y animación de infografías.
	26/07/2013	Revisión, edición y corrección del trabajo escrito.
	24 - 29/08/2013	Edición y montaje del material audiovisual.
	26/08/2013	Grabación de la narración en estudio.
	29/08/2013	Revisión del material audiovisual. Consideraciones finales.
30/08/2013	Reproducción y empaste del tomo escrito.	
Entrega final 05/09/2013		

3.7.2 Plan de grabación

Plan de Grabación						
Pauta	Fecha	Locación	Hora	Equipos	Toma	Grabación / Entrevistado
Pauta 1	22 agosto de 2012	EXT. Plaza cubierta UCV	17:00 - 20:00	Canon SX40	Plano Secuencia	Asamblea Ciclista
Pauta 2	2 septiembre de 2012	EXT. Estacionamiento de Farmacia UCV	09:00 - 12:00	Canon SX40	Plano secuencia, testimonios (Plano medio)	Testimonios participantes Biciescuela UCV

Pauta 3	16 octubre de 2012	INT. El Nacional, Los Dos Caminos	09:00 - 14:00	Canon SX40	Plano Secuencia	Foro Periodistas Contra el Cambio Climático - El Nacional
Pauta 4	8 diciembre de 2012	INT- Librería Kalathos, Los Chorros	09:00 - 12:00	Canon SX40	Plano Secuencia	Ponencias expertos (conversatorio)
Pauta 5	10 febrero de 2013	EXT. La Previsora	08:00 - 12:00	Canon SX40, micrófono Shotgun, micrófono Lavalier.	Plano Secuencia, testimonios (planos medios) Plano General	Testimonios participantes AlleyCat, ciclistas urbanos
Pauta 6	10 febrero de 2013	EXT. Jardines de la UCV	12:00 - 15:00	Canon SX40, micrófono Shotgun, micrófono Lavalier.	Plano Americano, Plano Medio, Primer Plano	Entrevista a Juli Estrada (Bicimamis)
Pauta 7	19 febrero de 2013	EXT. Isla de Chacao	18:00 - 21:00	Canon SX40	Plano Secuencia	Tomas de apoyo del Picnic Urbano
Pauta 8	21 febrero de 2013	EXT. Plaza Isabel la Católica, La Castellana	08:00 - 10:00	Canon SX40, micrófono Lavalier, Canon rebel T2I	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Pedro Villaruel (Ciclo Guerrilla Urbana)
Pauta 9	21 febrero de 2013	EXT. Plaza Isabel la Católica, La Castellana	10:00 : 13:00	Canon SX40, micrófono Lavalier, Canon rebel T2I	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Manuel Valera (Ciclo Guerrilla Urbana)
Pauta 10	21 marzo de 2013	INT. Sala Cabrujas, Chacao	17:00 - 21:00	Canon SX40	Plano Secuencia	Tomas de apoyo del Foro Movilidad
Pauta 11	13 abril de 2013	INT. Qta. La Tatata, La Trinidad	16:00 - 19:00	Canon SX40, micrófono Lavalier, Canon rebel T2I	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Sandra Zuñiga (experta en cultura ciudadana)

Pauta 12	7 junio de 2013	EXT. USB	14:00 - 17:00	Canon SX40, micrófono shotgun, Canon rebel T2i, steadycam	Plano secuencia, Tomas de apoyo	Testimonios de participantes de Biciescuela y Ruédala Simón
Pauta 13	8 junio de 2013	EXT. Plaza Miranda, Plaza Los Museos	14:00 - 17:00	Canon rebel T2i, micrófono Lavalier	Plano Secuencia, testimonios (planos medios) Plano General	Testimonios participantes Rodada Nudista, ciclistas urbanos
Pauta 14	20 junio de 2013	INT. Oficina Yeferson Parra (USB)	15:00 - 17:00	Canon rebel T2i, micrófono Lavalier	Plano Medio Largo	Entrevista a Yeferson Parra (Ruédala Simón)
Pauta 15	26 junio de 2013	EXT. Chuao - Plaza Venezuela	16:00 - 18:00	Canon SX40, micrófono Lavalier, Canon rebel T3i	Plano Secuencia, Plano Medio Largo, Tomas de apoyo	Entrevista a Ana Cecilia Pereira
Pauta 16	26 junio de 2013	EXT. Plaza Venezuela, Plaza Alfredo Sadel	18:00 - 21:00	Canon SX40, micrófono Lavalier, Canon rebel T3i	Tomas de apoyo, testimonios,	Participantes Masa Crítica
Pauta 17	22 julio de 2013	EXT- Santa Mónica - Bello Monte, Las Mercedes	08:00 - 11:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode, Bicicleta (2)	Tomas de apoyo, testimonios,	Tomas de apoyo del tráfico de Caracas
Pauta 18	22 julio de 2013	EXT. UCV	11:00 - 12:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode, Bicicleta (2)	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Gabriel Da Cunha
Pauta 19	23 julio de 2013	INT. Ofic. Planificación Alcaldía Libertador	10:30 - 11:30	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Guillermo Edgar
Pauta 20	23 julio de 2013	INT. Ofi. AC Caracas Posible	14:30 - 15:30	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Freddy Calderón

Pauta 21	24 julio de 2013	EXT. Rally por Caracas	08:00 - 11:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Canon Lumix. Micrófono barquilla	Plano Secuencia, testimonios (planos medios) Plano General	Tomas de apoyo del Rally a Pedal y grabación de testimonios
Pauta 22	25 julio de 2013	INT. Edif. Últimas Noticias	09:00 - 12:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Canon Lumix. Micrófono barquilla	Plano Secuencia, testimonios (planos medios) Plano General	Foro sobre movilidad del Últimas Noticias
Pauta 23	25 julio de 2013	INT. Ofic. IIDEC	14:30 - 15:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a José Duque
Pauta 24	26 julio de 2013	INT. Torre Delta. Altamira	14:00 - 15:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Juan Rondón
Pauta 25	28 julio de 2013	EXT. Plaza Campo Alegre	16:00 - 17:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Nelson De Freitas y Daniela Petinari
Pauta 26	30 julio de 2013	INT. Ofic. IMUTC. Centro Financiero Latino	09:00 - 10:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Yunitza Dávila
Pauta 27	5 agosto de 2013	EXT. Salida a la autopista Francisco Fajardo a la altura de Santa Mónica	07:30 - 09:30	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Testimonios en el tráfico
Pauta 28	5 agosto de 2013	INT. Ofic. CAF, Altamira	12:00 - 13:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Soraya Azan

Pauta 29	9 agosto de 2013	INT. Café Mokambo, la Castellana	10:00 - 11:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto	Entrevista a Andrea Hernández y Cruz Criollo
Pauta 30	10 agosto de 2013	EXT. Estacionamiento de Farmacia UCV	08:00 - 12:00	Canon Rebel t3i	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto, plano americano, plano secuencia	Biciescuela UCV
Pauta 31	12 agosto de 2013	EXT- Los Dos Caminos - Plaza los Palos Grandes, Chacao	07:30 - 09:00	Canon Rebel T3i, Micrófono Lavalier, Trípode	Plano Medio Largo, Plano Medio Corto, Plano secuencia	Entrevista a Ángel Zambrano

3.7.3 Iluminación y sonido

El tratamiento de la iluminación en este reportaje se realizó utilizando fuentes naturales de luz, como lo es la luz solar y la iluminación propia de las oficinas o sitios de entrevistas donde se documentó a los expertos e involucrados en el tema.

De igual forma, el registro de sonido buscó tomar las ondas sonoras de forma clara y precisa, sin ajustar valores o manipular la realidad, para poder brindar al público un trabajo veraz y con credibilidad, utilizando micrófonos direccionales y cerca del entrevistado.

3.7.4 Estética del reportaje y formato de entrevistas

Para la estética y parte visual del reportaje se presentan distintos formatos de entrevistas. Si bien en ocasiones la variación entre una y otra puede parecer imperceptible, los cambios de planos pretenden aportar dinamismo y ayudar a captar la atención del espectador. Es por esto que, dependiendo de la naturaleza del entrevistado (el contenido de su entrevista, el cargo del entrevistado y su status, entre

otros elementos de forma) se utiliza un formato de entrevista distinto en cuanto a sus encuadres.

- **Planos de entrevistas a expertos al aire libre**

Cámara 1

- Encuadre en Plano Medio (PM) o Plano Medio Largo (PML).
- Resolución de 1280 x 720 px.
- Micrófono Shotgun o de balita conectado a la cámara.
- Cámara fija en un trípode.



Figura 1

Cámara 2

- Encuadre en una Toma de Hombros (TH) o Plano Medio Corto (PMC).
- Resolución de 1280 x 720 px.
- Cámara fija en un trípode.



Figura 2

Esquema general de la toma

El entrevistado se ubica sentado en un banco o silla con la mirada y el cuerpo ligeramente alineados con la entrevistadora. Las cámaras se ubican una al lado de la otra en diagonal al entrevistado y son monitoreadas por el camarógrafo.

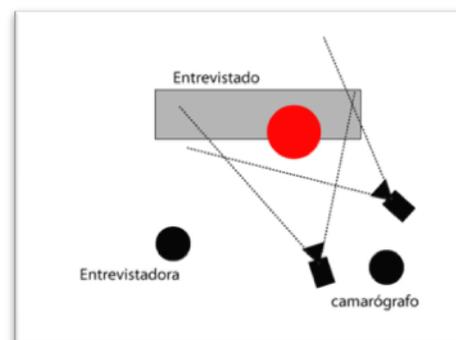


Figura 3

- **Planos de entrevistas a expertos en locaciones interiores**

Cámara 1

- Encuadre en Plano Medio (PM) o Plano Medio Largo (PML).
- Resolución de 1920 x 1080 px.
- Micrófono Shotgun (preferiblemente) o de balita conectado a la cámara.
- Cámara fija en un trípode.



Figura 4

Cámara 1 (segundo encuadre en postproducción)

- Encuadre en Plano Medio Corto (PMC).
- Resolución de 1280 x 720 px.
- Cámara fija en un trípode.



Figura 5

Esquema general de la toma

El entrevistado se ubica sentado en su oficina con la mirada y el cuerpo ligeramente alineados con la entrevistadora. La cámara se encuentra diagonal al entrevistado y es monitoreada por el camarógrafo.

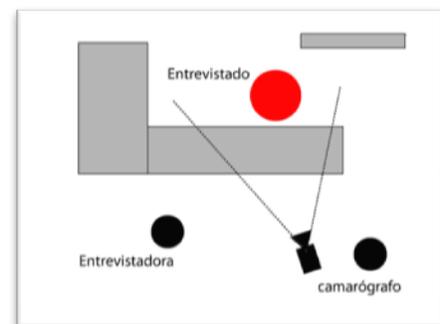


Figura 6

- **Planos de entrevistas a personajes**

Cámara 1

- Encuadre en Plano Entero (PE).
- Resolución de 1920 x 1080 px.
- Micrófono Shotgun conectado a la cámara.
- Cámara fija en un trípode.



Figura 7

Cámara 1 (segundo encuadre en postproducción)

- Encuadre en Plano Medio (PMC) o Plano Medio Largo (PML).
- Resolución de 1280 x 720 px.
- Cámara fija en un trípode.



Figura 8

Esquema general de la toma

El entrevistado se ubica sentado en un banco o silla con la mirada y el cuerpo ligeramente alineados a la entrevistadora. La cámara se encuentra diagonal al entrevistado y es monitoreada por el camarógrafo.

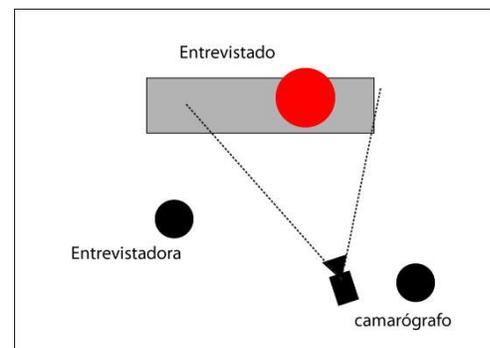


Figura 9

- **Otras tomas al personaje (entrevista informal)**

Este formato sirve para romper con la rigidez que puedan tener otros formatos y acercar al personaje al espectador. De igual forma tiene la función de refrescar la mirada del reportaje al no tener todas las entrevistas sentadas.

Cámara 1

- Plano secuencia en Plano Américoano (PA) hasta un Plano Medio (PM).
- Resolución 1920 x 1080 px.
- Micrófono Shotgun.
- Cámara en Mano (Steadycam opcional).



Figura 10

Cámara 1

- Planos en movimiento desde un vehículo motorizado o bicicleta para seguir la ruta o trayectoria del personaje que viaja en bicicleta. Tomas sencillas para captar al personaje en su ambiente y generar empatía con su rutina.

Plano Medio (PM)

Plano General (PG)

Plano Entero (PE)



Figura 11

- **Planos de testimonios**

Cámara1

- Plano Secuencia en Plano Medio Largo (PML) o Plano Medio (PM).
- Resolución 1280 x 720 px.
- Micrófono Shotgun o barquilla.
- Cámara en mano (Steadycam opcional).



Figura 12

La unión de estos encuadres intenta brindarle al reportaje dinamismo y variedad en la imagen, disminuyendo la capacidad del espectador de desviarse del tema y proporcionando una imagen atractiva que mantenga al público conectado.

3.7.5 Tratamiento del reportaje

El reportaje consta de tres actos o bloques. En el *primer acto* se plantea la problemática general, el contexto en el que se desarrolla la temática, se plantea la hipótesis que maneja el reportaje y la presentación de los personajes; todo a través de entrevistas, testimonios, tomas de la realidad e infografías animadas que muestran de forma sencilla el panorama general.

En el *segundo acto* se manifiesta el desarrollo del problema, aparecen retratadas todas las aristas y perspectivas que el tema ofrece y las dificultades que enfrentan los grupos ciclistas y los ciudadanos de la ciudad; todo a través de entrevistas, testimonios, tomas de la realidad e infografías animadas que muestran de forma sencilla el desarrollo del problema.

Por último, en el *tercer acto* se describen las soluciones que plantean los ciclistas urbanos al problema, así como el contexto favorable desde la perspectiva de los

expertos. En este bloque se reúnen los intentos para formar una cultura ciudadana positiva en la ciudad y se muestran las iniciativas que han tenido alguna repercusión en ella, así como proyectos futuros.

La secuencia de los tres actos se realiza mediante el desarrollo de varios personajes ciclistas que llevan el hilo conductor de la historia y son los encargados de conectar un tema con otro. De igual forma y para reforzar la hilación de los personajes, un narrador, que es la voz del periodista, lleva al espectador de una temática a otra y proporciona información necesaria para conducir el reportaje.

Línea de tiempo - Reportaje Audiovisual: 20km/h. Reportaje sobre el movimiento de ciclistas urbanos en Caracas		
Bloque	Tema	Contenido
Introducción		
Acto 1	Contexto de la ciudad	Testimonios del tráfico
		Presentación de Ángel Zambrano (personaje)
	Introducción a los Colectivos Ciclistas	Presentación Pedro Villarroel
		Presentación Juli Estrada
Actividades Ciclistas	Presentación Nelson de Freitas y Daniela Petinari	
Acto 2	Presentación del Contexto desfavorable de la ciudad	Testimonios y entrevistas
		Falta de Cultura Ciclista en Caracas
	Disposición para usar la bicicleta	Características de Cultura Ciudadana en Caracas
		Biciescuela de CicloGuerrilla Urbana
	Actividades ciclistas en conjunto con gobiernos locales	Ciclovías
		Circuitos de recreación
		Ciclovía de Chacao
	Limitantes de la ciudad para el cambio	Inseguridad de Caracas
		Falta de gobernabilidad en Caracas
		Inseguridad contra los ciclistas
Falta de seguridad vial		
Acto 3	Proyectos y soluciones	Proyecto Caracas en Bici del concurso Caracas a Pedal
	Desenlace	Despedida de Ángel Zambrano y protagonistas del reportaje
Final		

3.8 Guión Técnico

20km/h. Reportaje sobre el movimiento de ciclistas urbanos en Caracas	
Audio	Video
Sonido Testimonios (MVI_testimonios) Desde: ¿Cuánto tiempo dedica... 00:00:00:00 Hasta: 00:00:45:00	Tomas cortas testimonios tráfico
Sonido Introducción (MVI_INTRO)	Imágenes Clip, MVI_introducción, 22 agosto, 2013, 15:30
Sonido Ángel Zambrano (MVI_8462) Desde: Mi nombre es ... 00:00:03:00 Hasta: Angel Zambrano . 00:00:05:00	Insert: Ángel Zambrano. Ciclista Urbano
Sonido Ángel Zambrano (MVI_8462) Desde: Todos los días me muevo ...00:00:13:00 Hasta: ... y la universidad también. 00:00:19:00	Entrevista Angel Zambrano
OFF: EN UNA CIUDAD COMO CARACAS, SI FUERA EN AUTOMÓVIL ÁNGEL TARDARÍA UNA HORA PARA LLEGAR A SU TRABAJO, EN AUTOBÚS QUIZÁS MÁS. PERO ÉL LLEGA EN 7 MINUTOS PORQUE USA UN MEDIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO.	Imágenes Clip MVI_7576, 22 julio 2013, 09:30
Sonido Ángel Zambrano (MVI_8462) Desde: En bici esta ciudad cambiaría por completo... 00:01:30:00 Hasta: ... Parque Central 00:01:49:00	CG: 15 Kms/h
OFF Ana Cecilia (MVI_7704) Desde: Yo quería montar bicicleta aquí en Caracas... 00:02:32:00 Hasta: ... y no a hacer ejercicio 00:03:29:00	Imágenes Clip MVI_7695, 25 junio de 2013, 15:00 Clip MVI_7699, 25 junio 2013, 14:45 Clip MVI_7710, 25 junio 2013, 17:00
OFF: ÁNGEL DECIDIÓ MOVERSE EN BICICLETA PORQUE LE RESULTABA UN MEDIO CÓMODO, RÁPIDO, SALUDABLE Y DIVERTIDO PARA DESPLAZARSE, PERO ASÍ COMO ÉL EXISTEN NUMEROSOS CICLISTAS QUE SE HAN AGRUPADO EN COLECTIVOS DESDE 2009 PARA MOTIVAR A LA GENTE A USAR LA BICICLETA COMO UN MEDIO DE TRANSPORTE.	Imágenes Clip MVI_7816, 24 julio 2013, 10:15
Sonido Pedro Villarroel (MVI_5092) Desde: Nosotros empezamos siendo 10 personas... 00:11:18:00 Hasta: ... que aprendieran a montar bicicleta. 00:11:27:00	Insert: Pedro Villarroel, miembro fundador de Ciclo Guerrilla Urbana
Sonido Juli Estrada (MVI_Juli) Desde: Lo que queremos es que... 00:25:56:00	Insert: Juli Estrada. Miembro fundadora de Bicimamis

Hasta: ... alternativa utilizar la bicicleta en Caracas 00:26:04:00	
Sonido Nelson de Freitas y Daniel Petinari (MVI_8170) Desde: Hay muchas muchas personas... 00:03:16:00 Hasta: ... nosotros mismos no conocemos. 00:03:26:00	Insert: Nelson de Freitas. Miembro fundador de una Sampablera por Caracas. Insert: Daniela Petinari. . Miembro fundador de una Sampablera por Caracas.
OFF: CICLO GUERRILLA URBANA, BICIMAMIS Y UNA SAMPABLERA POR CARACAS SON SOLO TRES DE LOS MÁS DE 30 COLECTIVOS URBANOS QUE HAN SURGIDO POR INICIATIVA DE LOS CIUDADANOS Y QUE REALIZAN ACTIVIDADES DE CALLE EXIGIENDO LA RECUPERACIÓN DE LOS ESPACIOS PARA EL USO DE LA BICICLETA.	Tomas actividades ciclistas Imágenes Clip MVI_7861, 24 julio 2013
Sonido Pedro Villarroel (MVI_5090) Desde: Ciclo Guerrilla Urbana es un colectivo... 00:01:23:00 Hasta: ... es decir crear estacionamientos, ciclovías. 00:01:41:00	Imágenes Clip MVI_7979, 26 julio 2013, 16:00
Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: Bicimamis es un colectivo que surgió... 00:18:14:00 Hasta: ... medio de transporte en la ciudad 00:18:23:00 Desde: La percepción hacia los ciclistas... 00:24:57:00 Hasta: ... esto no es Nueva York ... 00:25:16:00	Imágenes Clip MVI_8113, 28 julio 2013, 11:05 Actividades colectivo bicimamis
Sonido Nelson de Freitas y Daniela Petinari (MVI_8170) Desde: Una sampablera por Caracas nace ... 00:00:14:00 Hasta: ... la visión fatalista de la ciudad. 00:00:25:00 Desde: Todos tenemos en común de que tenemos... 00:01:06:00 Hasta: ... que quisimos hacer algo diferente 00:01:22:00	Imágenes Clip MVI_8120, 28 julio 2013, 11:30 Clip MVI_8126, 28 julio 2013, 11:35 Imágenes tráfico caracas
Sonido Nelson de Freitas y Daniel Petinari (MVI_8172) Desde: Las actividades que nosotros nos... 00:01:45:00 Hasta: ... a la cultura más que a los entes. 00:02:05:00	Imágenes tomas de bicicletas
Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: Pensamos que hay muchas similitudes... 00:33:34:00	CG: Infografía de noticias de los ciclistas

<p>Hasta: ... hacer una ciudad mejor. 00:33:44:00</p> <p>Desde: Lo que queremos es... 00:25:33:00</p> <p>Hasta: ...la calle y haciéndonos notar. 00:25:55:00</p>	
<p>OFF: LAS INICIATIVAS DE ESTOS JÓVENES SON PARTE DE UNA CIUDADANIA ACTIVA QUE DESARROLLA ACTIVIDADES EN CONJUNTO Y CON UN OBJETIVO ESPECIFICO, ALGUNAS DE LAS ACTIVIDADES SON LAS RODADAS, LOS PASEOS, LOS RALLYS, LAS BICIESCUELAS Y LA MASA CRÍTICA, UN EVENTO QUE LLEGÓ A AGRUPAR EN CARACAS A MÁS DE 300 CICLISTAS EN UNA NOCHE.</p>	<p>Imágenes</p> <p>Clip MVI_0003, 26 julio 2013, 18:10</p> <p>Clip MVI_0011, 26 julio 2013, 19:00</p>
<p>Sonido Manuel Valera (MVI_0075)</p> <p>Desde: La Masa Crítica es un movimiento... 00:00:20:00</p> <p>Hasta: ... 90-92, en San Francisco. 00:00:29:00</p> <p>Desde: Es una protesta y es una celebración... 00:02:22:00</p> <p>Hasta: ...de una manera vistosa, colorida... 00:02:42:00</p> <p>Desde: Ciclo Guerrilla Urbana tomó 00:01:26:00</p> <p>Hasta: ...tenía un año sin hacerse. 00:01:35:00</p> <p>Desde Se le dio un esquema... 00:01:39:00</p> <p>Hasta: ... hizo que empezara a crecer. 00:01:44:00</p> <p>Desde: Si comparamos... 00:03:40:00</p> <p>Hasta: ... con otras ciudades de Latinoamérica. 00:03:42:00</p> <p>Desde: Tienen masas criticas de miles... 00:03:47:00</p> <p>Hasta: ... llegar a esas miles de personas. 00:03:54:00</p>	<p>Insert: Manuel Valera, miembro fundador Ciclo Guerrilla Urbana</p> <p>Imágenes</p> <p>Clip MVI_0031, 26 julio 2013, 20:25</p> <p>Clip MVI_0049, 26 julio 2013: 21:20</p> <p>CG: Rodada Nudista</p>
<p>OFF: ESTE INTENTO POR SER VISIBILIZADOS NO ES MÁS QUE UN LLAMADO A QUE LA SOCIEDAD RESPETE Y VALORICE A QUIENES SE MUEVEN EN BICICLETA EN LA QUE ES HOY EN DÍA LA SEXTA CIUDAD MÁS VIOLENTA DEL MUNDO SEGÚN EL CONSEJO CIUDADANO PARA LA SEGURIDAD PÚBLICA. POSICIÓN EN LA QUE SE UBICA CARACAS DEBIDO A SU FALTA DE SEGURIDAD CIUDADANA, Y LA PÉRDIDA DE INTEGRIDAD, ESPACIO PÚBLICO Y RESPETO AL CIUDADANO.</p>	<p>Imágenes</p> <p>Clip MVI_0435, 16 julio 2013, 16:00</p> <p>Clip MVI_0437, 16 julio 2013, 16:20</p>
<p>Sonido Juli Estrada (MVI_juli)</p> <p>Desde: Nos sentimos a veces vulnerables...</p>	<p>Imágenes de tráfico Caracas</p> <p>Ciclistas en la calle</p>

00:24:08:00 Hasta: ... hacia las particularidades de los ciclistas 00:24:25:00	
Sonido Soraya Azan (MVI_8373) Desde: El tema de la seguridad... 00:01:19:00 Hasta: ... a quien no cumpla la norma. 00:01:53:00	Insert: Soraya Azan. Ejecutiva principal del sector transporte urbano. CAF Imágenes Clip MVI_7887, 26 julio 2013, 07:40
Sonido Fredery Calderón (MVI_7746) Desde: Cuando hablamos de Caracas... 00:03:31:00 Hasta: ... las condiciones del transporte colectivo. 00:04:19:00	Insert: Fredery Calderón. Presidente AC. Por la Caracas Posible CG: 44 días en tráfico
Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: En cuanto a la cultura que... 00:37:20:00 Hasta: ... actitud violenta de la gente. 00:37:31:00	CG: Infografía Inseguridad
Sonido Yunitza Dávila (MVI_8193) Desde: Tenemos una ciudad con un elevado... 00:02:37:00 Hasta: ... constante lucha por el espacio 00:02:59:00	Insert: Yunitza Dávila. Jefe de Planificación urbana IMUTC
Sonido Pedro Villaroel (MVI_5090) Desde: Nosotros estamos como que educados... 00:06:10:00 Hasta: ... que tu sepas como manejarte 00:06:30:00	Insert: Pedro Villaroel. Miembro Fundador de CicloGuerrilla Urbana
Sonido Soraya Azan (MVI_8373) Desde: Hay mucha agresividad en la calle ... 00:01:57:00 Hasta: ...proceso de convivencia en la calle. 00:02:06:00	Imágenes Clip MVI_8113, 28 julio 2013, 11:05
OFF: SEGÚN UN ESTUDIO DE MOVILIDAD DE TOMÁS DE LA BARRA PARA EL INMETRA, DE 5 MILLONES DE VIAJES QUE SE PRODUCEN A DIARIO EN CARACAS, EL 57% SE HACE EN TRANSPORTE PÚBLICO, 24% SE HACE EN VEHÍCULO PRIVADO Y EL 19% CAMINA. ANTE ESTA REALIDAD, ¿CÓMO PUEDEN LOS CICLISTAS GANAR UN ESPACIO EN LA VÍA?	CG: Infografía grafico de torta sobre el transporte en Caracas
Sonido Celia Herrera (MVI_8179) Desde: ¿La movilidad que te dice?... 00:04:17:00 Hasta: ... y en condiciones de equidad. 00:04:35:00	Insert: Celia Herrera. Presidenta Asociación venezolana de ingenieros, transporte y vialidad
Sonido Pedro Villaroel (MVI_5090) Desde: Lo que nosotros creemos es... 00:05:47:00 Hasta: hacerte lo más visible posible. 00:06:01:00	
OFF: PARA ELLO CICLO GUERRILLA URBANA CREÓ EN 2011 LA BICIESCUELA, UNA CLASE ABIERTA Y GRATUITA PARA TODOS AQUELLOS QUE DESEEN APRENDER A USAR LA BICICLETA EN LA VÍA	Imágenes Clip MVI_7987, 27 julio 2013, 09:45 Clip MVI_8050, 27 julio 2013, 10:23

PÚBLICA.	
Sonido Pedro Villaroel (MVI_5090) Desde: Nosotros venimos separamos en... 00:03:20:00 Hasta: ...experiencias prácticas en el tráfico 00:03:33:00	Imágenes Clip MVI_8018, 27 julio 2013, 09:58 Clip MVI_2562, 2 septiembre 2012, 09:31 CG: 20% de la ciudad
Sonido testimonio Biciescuela (MVI_8054) Desde: La biciescuela es una actividad... 00:01:31:00 Hasta: ... cómo movernos en el tráfico. 00:01:47:00	Imágenes biciescuela UCV
Sonido Testimonio Biciescuela (MVI_8047) Desde: Esta es la primera clase... 00:00:04:00 Hasta .. probablemente, eso es lo que quiero 00:00:25:00	Imágenes biciescuela UCV
Sonido Testimonio Biciescuela (MVI_7525) Desde: un chico ... 00:00:00:00: Hasta: bueno, eso espero 00.00.05:00	Rodada dentro de la UCV
Sonido testimonio Biciescuela (MVI_8054) Desde: Yo creo que si de verdad... 00:03:05:00 Hasta: ... para nosotros como ciudadanos. 00:03:30:00	Imágenes Clip MVI_0410, 16 julio 2013, 17:31
OFF. A PESAR DE LOS ESFUERZOS, SON POCAS LAS ACCIONES QUE HAN LLEVADO A CABO LOS GOBIERNOS LOCALES PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO. LA FALTA DE LEYES Y DE INFRAESTRUCTURA SON TEMAS QUE AUN NO LLEGAN A TODAS LAS MESAS DE DIÁLOGO.	Imágenes Clip MVI_0522, 5 agosto 2013, 15.30 CG: 60 días en tráfico
Sonido Yunitza Dávila (MVI_8192) Desde: El area metropolitana de Caracas... 00:00:03:00 Hasta: ... ambito en los cinco municipios. 00:00:44:00	Insert Yunitza Dávila CG: Infografia ingobernabilidad
Sonido Fredery Calderon (MVI_7748) Desde: El problema es que nosotros... 00:03:19:00 Hasta: ... grupos que se movilizan en la ciudad. 00:03:44:00	Insert: Fredery Calderón. Presidente AC. Por la Caracas Posible
OFF: COMO CONSECUENCIA DE LA INTEGRACIÓN DE LOS GOBIERNOS LOCALES Y DE LOS COLECTIVOS, SE LOGRÓ REALIZAR EL CONCURSO CARACAS A PEDAL DE LA ALCALDÍA METROPOLITANA, LA CREACIÓN DE LA CICLOVÍA DE BELLO MONTE, EL CONTACTO CON PDVSA LA ESTANCIA PARA LA COLOCACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS, Y CON LA ALCALDÍA LIBERTADOR PARA LA PLANIFICACIÓN DE LAS RUTAS QUE SE USAN EN LOS CIRCUITOS DE CARACAS RUEDA LIBRE.	Imágenes Clip MVI_0871, 18 agosto 2013, 10:00 Clip MVI_0883, 18 agosto 2013, 10:20 CG: BICIMET

<p>Sonido Guillermo Edgar (MVI_7726) Desde: El alcalde Jorge Rodriguez tomó... 00:04:20:00 Hasta: ...transformar en un programa permanente. 00:04:46:00</p>	<p>Insert: Guillermo Edgar. Unidad de apoyo comunal de la dirección de... Imágenes Clip MVI_0877, 18 agosto 2013, 10:15</p>
<p>Sonido Guillermo Edgar (MVI_7725) Desde: En cuanto a la promoción de la bicicleta... 00:01:03:00 Hasta: ... rescatar los espacios públicos. 00:02:01:00</p>	
<p>Sonido Guillermo Edgar (MVI_7727) Desde: El impacto en el nivel... 00:01:25:00 Hasta: ... convivencia ha sido muy notorio 00:01:33:00</p>	<p>Imágenes Clip MVI_0880, 18 agosto 2013, 10:06</p>
<p>Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: Aunque es un circuito bastante... 00:29:19:00 Hasta: ... a las bicicletas en la calle. 00:29:30:00</p>	<p>CG: Ciclovía de Bogotá</p>
<p>OFF: ASÍ COMO ESTE, EXISTEN LOS CIERRES DE CALLE CON MOTIVOS RECREATIVOS DEL PASEO COLÓN, LA COTA MIL Y LA AVENIDA RÍO DE JANEIRO, DONDE TAMBIÉN SE HAN REALIZADO PRÉSTAMOS DE BICICLETAS EN ALGUNAS OCASIONES Y NO DE FORMA PERMANENTE. ADEMÁS, EN 2010, LA ALCALDÍA METROPOLITANA CREÓ EL PROGRAMA BICIMET CON EL FIN DE COMBATIR LA INSEGURIDAD A TRAVÉS DEL PRÉSTAMO DE BICICLETAS PARA LA RECREACIÓN, LLEVÁNDOLAS A DIVERSOS SECTORES UNA VEZ AL MES.</p>	<p>Imágenes Clip MVI_0870, 18 agosto 2013, 09:55 Clip MVI_7803, 24 julio 2013, 08:48</p>
<p>Sonido Soraya Azan (MVI_8371) Desde: En el caso de Caracas... 00:01:35:00 Hasta: ... dársele al peatón. 00:01:47:00</p>	<p>Insert: Soraya Azan. Ejecutiva principal del sector transporte urbano. CAF</p>
<p>Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: Muy difícil salir... 00:37:03:00 Hasta: ... iluminado de las calles. 00:37:14:00</p>	<p>Imágenes Tomas de apoyo Caracas, ciclistas</p>
<p>Sonido Soraya Azan (MVI_8371) Desde: La situación con el ciclista... 00:02:05:00 Hasta: ... le había destinado al ciclista. 00:02:21:00</p>	<p>CG: Información CAF</p>
<p>OFF: MUY RARA VEZ LA BICICLETA HA SIDO TOMADA EN CUENTA COMO UNA SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LA VIALIDAD Y SUELE IDENTIFICARSE CON FINES RECREATIVOS. EN 2005, LA CICLOVÍA DE CHACAO DIO EL PIE PARA GENERAR DEBATE SOBRE LA POSIBILIDAD DE USARLA COMO MEDIO DE TRANSPORTE Y SOBRE LA CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS CICLISTAS.</p>	<p>Imágenes Clip MVI_7977, 26 julio 2013, 17:40</p>
<p>Sonido Juan Rondón (MVI_7945)</p>	<p>Imágenes</p>

<p>Desde: Era un paquete completo... 00:01:26:00 Hasta: ... poder movilizarte dentro del municipio. 00:01:33:00</p> <p>Desde: TransChacao también va... 00:01:35:00 Hasta: ... pudieses cómodamente subir en el TransChacao. 00:01:50:00</p> <p>Desde: El alcalde salía los viernes ...00:04.28:00 Hasta: ... era un trabajo de mucha constancia. 00:04:51:00</p>	<p>Clip MVI_7821, 24 julio 2013, 09:17 Clip MVI_7893, 26 julio 2013, 07:45</p>
<p>OFF: CHACAO CREÓ LOS GUARDIANES DE LA CICLOVÍA; UNA ACTIVIDAD RECREATIVA LLAMADA EL CICLOCHACAODOMINICAL; LA ONG "AMIGOS DE LA CICLOVÍA"; INCENTIVÓ SU USO CON PROMOCIÓN, CALCOMANÍAS, TOBILLERAS REFLECTIVAS, Y FORMÓ PARTE DE LA CICLOVÍA UNIDA DE LAS AMÉRICAS.</p>	<p>CG: Infografía de mapa de ciclocias de las americas</p> <p>Imágenes Clip MVI_0518, 5 agosto 2013, 17:17</p>
<p>Sonido Juan Rondón (MVI_7946) Desde: Esto es una promoción... 00:00:34:00 Hasta: ... creo que de 365 días al año. 00:00:38:00</p>	
<p>Sonido Juan Rondón (MVI_7947) Desde: Entonces qué mejor que... 00:00:37:00 Hasta: que puedan mantener la ciclovía. 00:00:45:00</p> <p>Desde: Esa era la idea... 00:01:00:00 Hasta: ...tener a los ciclistas unidos. 00:01:04:00</p>	<p>Tomas de apoyo Ciclovía Chacao</p>
<p>OFF: HOY EN DÍA EL INSTITUTO DE CIRCULACIÓN Y TRÁNSITO DE CHACAO QUE GESTIONA LO CORRESPONDIENTE A LA CICLOVÍA, QUE FORMA PARTE DE LA CICLOVÍA UNIDA DE LAS AMÉRICAS Y QUE RIGE SOBRE LA ÚNICA ORDENANZA QUE INCLUYE A LAS BICICLETAS DENTRO DE UN MUNICIPIO, SE ENCUENTRA EN UNA CRISIS PRESUPUESTARIA.</p>	<p>Imágenes Clip MVI_7965, 26 julio 2013, 17:33 Clip MVI_7976, 26 julio 2013, 17:39</p>
<p>Sonido Juan Rondón (MVI_7950) Desde: creo que fuimos el único...00:02:03:00 Hasta: ... o fue un momento politico. 00:02:13:00</p> <p>Desde: y lamentablemente... 00:03:08:00 Hasta: ...no tuvo continuidad. 00:03:11:00</p>	<p>Imagenes entrevista Juan Rondón</p>
<p>OFF: TUVIERON QUE PASAR OCHO AÑOS LUEGO DE LA INAUGURACIÓN DE LA PRIMERA CICLOVÍA EN CARACAS, PARA QUE SE REALIZARA UN SEGUNDO PLAN VIAL. SE TRATA DE LA CICLOVÍA DE LOS CHAGUARAMOS LLEVADA A CABO POR LA ALCALDÍA LIBERTADOR.</p>	<p>Imágenes Clip MVI_7649, 22 julio 2013, 10:54</p>
<p>Sonido Guillermo Edgar (MVI_7728) Desde: Esto es parte de una red... 00:02:34:00</p>	<p>Insert: Guillermo Edgar...</p>

Hasta: confinado para las bicicletas. 00:03:00:00	Imágenes Clip MVI_9870, 20 julio 2013, 15:26
Sonido Guillermo Edgar (MVI_7729) Desde: Estamos estudiando alternativas para... 00:00:28:00 Hasta: ...hasta el parque del Calvario. 00:01:01:00	Imágenes Clip MVI_8118, 28 julio 2013, 11:21
Sonido Pedro Villaroel (MVI_5092) Desde: ¿Por qué muchas veces en... 00:01:00:00 Hasta: ... ir a la velocidad que tu quieras 00:01:15:00	Imágenes entrevista Pedro Villaroel
Sonido Pedro Villaroel (MVI_5090) Desde: Tu no puedes hacer como... 00:09:47:00 Hasta: ...en como favorecer al ciclista. 00:10:02:00	Imágenes Clip MVI_8464, 19 agosto 2013, 08:10
Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: Es como hablar de cultura e...00:53.51:00 Hasta: ... que te proporcionen la ciclovía? 00:54:03:00	CG: Día sin Carro
OFF: AL IGUAL QUE CHACAO EN SU MOMENTO, ESTE PROYECTO INCLUYE ZONAS QUE SON COMPETENCIAS ÚNICAS DE LA ALCALDÍA LIBERTADOR Y NO A LOS MUNICIPIOS VECINOS.	Imágenes Clip MVI_8125, 28 julio 2013, 11:34
Sonido Celia Herrera (MVI_8180) Desde: Si ves el pedazo de... 00:03:05:00 Hasta: ...aquí en los chaguaramos 00:03:07:00 Desde: Ese tramito de ciclovía... 00:03:24:00 Hasta: ... resto no hay conexión. 00:03:42:00	Imágenes Clip MVI_7649, 22 julio 2013, 12.00 CG: Información cero kilómetros de ciclovías
Sonido Soraya Azan (MVI_8372) Desde: Yo creo que la principal... 00:01:04:00 Hasta: ...Para toda la ciudad 00:01:44:00	Imágenes Clip MVI_9855, 20 julio 2013, 14.45
Sonido Nelson de Freitas y Daniela Petinari (MVI_8173) Desde: No lo hacen como lo deberian hacer... 00:04:35:00 Hasta: ...que se espera que se tengan.00:04:54:00	Imágenes Clip MVI_0407, 16 julio 2013, 17:30
Sonido Celia Herrera (MVI_8180) Desde: Tenemos que estar concientes... 00:01:36:00 Hasta: ... convierte en una solución. 00:02:18:00	Imágenes Clip MVI_0513, 5 agosto 2013, 16:33 CG: Información Parque automotor
OFF: EN LOS ÚLTIMOS MESES LOS COLECTIVOS SE HAN ORGANIZADO EN ASAMBLEAS EN LAS QUE CONSTRUYEN UN PROYECTO DE LEY CREADO POR ELLOS, QUE VERDADERAMENTE LOS INCLUYA. ADEMÁS DE ESTE, LA ALCALDÍA METROPOLITANA Y LA EMPRESA SOLO BICIS TAMBIÉN TRABAJAN SOBRE SUS PROPUESTAS DE ORDENANZAS, PERO LA REALIDAD ES QUE SOLO LA ORDENANZA DE TRÁNSITO DE CHACAO LOS AMPARA Y TOMA EN CUENTA EN LA VÍA.	Imágenes Clip MVI_0438, 16 julio 2013, 17:54 Clip MVI_0428, 16 julio 2013, 17:48

<p>Sonido Fredery Calderón (MVI_7748) Desde: Ese divorcio entre la moral... 00:03:46:00 Hasta: ... necesidades de estos grupos 00:04:04:00</p> <p>Desde: Mucha gente no... 00:01:44:00 Hasta: ... el tema de la seguridad. 00:01:49:00</p>	<p>Insert: Fredery Calderón</p> <p>Imágenes Clip MVI_0519, 5 agosto 2013, 17:03</p>
<p>Sonido Pedro Villaroel (MVI_5092) Desde: Es muy difícil... 00:04:46:00 Hasta: ...que siente es pánico 00:04:53:00</p>	<p>CG: Información FAVENPA</p>
<p>Sonido Ana Cecilia (MVI_7705) Desde: Los lugares más... 00:02:48:00</p>	<p>Hasta. ... Miranda en hora pico. 00:03:02:00 Insert Ana Cecilia Pereira</p>
<p>OFF: LA AGRESIVIDAD EN LAS VÍAS HA ELEVADO EL NÚMERO DE ACCIDENTES DE CICLISTAS SOBRE EL ASFALTO. SOLO EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2013 SE PUDO CONOCER 7 MUERTES POR ARROLLAMIENTO, HURTOS A MANO ARMADA, INCLUYENDO UN ROBO A 22 CICLISTAS QUE RODABAN EN GRUPO EN EL HATILLO, ADEMÁS DE LESIONADOS POR CHOQUES Y ACCIDENTES. EN RECHAZO A ESTO, LOS CICLISTAS USAN LA MASA CRÍTICA COMO BANDERA DE PROTESTA Y LLEVAN AL INTT UNA BICICLETA BLANCA QUE REPRESENTA A LOS CICLISTAS CAÍDOS.</p>	<p>Imágenes Clip MVI_0436, 16 julio 2013, 17:54 Clip MVI_0433, 16 julio 2013, 17:48</p>
<p>Sonido Testimonio (MVI_0423) Desde: la masa crítica en apoyo... 00:00:12:00 Hasta: ... un muchacho 00:00:33:00</p>	
<p>Sonido Testimonio (MVI_0441) Desde: ha habido muchos... 00:01:33:00 Hasta: ...el chico falleció 00:02:23:00</p>	<p>Imágenes Clip MVI_9889, 20 julio 2013, 15:56</p>
<p>Sonido Testimonio (MVI_7772) Desde: a mi particularmente... 00:00:29:00 Hasta: .. de manera significativa 00:00:45:00</p>	<p>Imagenes testimonio ciclista urbano</p>
<p>Sonido Testimonio (MVI_7776) Desde: muchas veces ...00:01:13:00 Hasta: ... el hecho del robo 00:01:19:00</p>	<p>Imagenes testimonio ciclista urbano</p>
<p>Sonido Celia Herrera (MVI_8181) Desde: La ciudad es muy... 00:00:24:00 Hasta: ... arrolladas por un vehículo automotor. 00:00:45:00</p>	<p>Imagenes testimonio ciclista urbano</p>
<p>Sonido Celia Herrera (MVI_8181) Desde: En la medida en... 00:00:46:00 Hasta: ... pero entretanto no. 00:00:57:00</p>	
<p>Sonido Fredery Calderón (MVI_7746) Desde: Yo si creo que ningún... 00:06:57:00 Hasta: ...fundamental a la movilidad. 00:07:15:00</p>	<p>CG: Infografía gráfico de barras de movilidad en Caracas</p>
<p>Sonido Fredery Calderón (MVI_7749) Desde: Lo ideal sería... 00:01:18:00 Hasta: ... de los mismos ciclistas. 00:01:28:00</p>	
<p>Sonido Pedro Villaroel (MVI_5090)</p>	<p>Imágenes</p>

Desde: En los países... 00:11:28:00 Hasta: ... todo lo demás. 00:11:48:00 Desde: Una persona que este... 00:12:19:00 Hasta: ... poniéndose un casco. 00:12:29:00	Clip MVI_7675, 22 julio 2013, 14:14 CG: Movilidad sostenible
Sonido Yunitza Dávila (MVI_8196) Desde: También el ciclista debe... 00:03:20:00 Hasta: ...pueda sufrir. 00:03:39:00	Insert: Yunitza Dávila
Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: Tratamos de imponer... 00:46:02:00 Hasta: ...salir a rodar sin peligro. 00:46:24:00	Imágenes Clip MVI_7673, 22 julio 2013, 14:10
OFF Ángel Zambrano (MVI_8462) Desde: Lo más complicado para... 00:00:26:00 Hasta: ... agarra rapidito 00:00:37:00	Imágenes Clip MVI_9908, 20 julio 2013, 16:52
Sonido Ángel Zambrano (MVI_8462) Desde: También otra cosa complicada... 00:00:44:00 Hasta: ... es muy manejable. 00:00:55:00	Insert: Ángel Zambrano CG: Información INMETRA
Sonido Ana Cecilia Pereira (MVI_7706) Desde: A mi me parece que ... 00:00:00:00 Hasta: ... como debería ser. 00:00:14:00	Insert: Ana Cecilia
Sonido Fredery Calderón (MVI_7746) Desde: Es básicamente... 00:01:56:00 Hasta: ... patrones de convivencia 00:02:07:00	Imágenes entrevista Fredery Calderón
Sonido Celia Herrera (MVI_8180) Desde: Debiésemos tener... 00:06:34:00 Hasta: ...y no solamente en uno de ellos 00:06:44:00	Imágenes entrevista Celia Herrea
OFF: LA EDUCACIÓN EN MATERIA DE CULTURA CIUDADANA Y LA CREACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO SON PARTE DE LAS SOLUCIONES QUE PROPONEN LOS CIUDADANOS Y QUE ESPERAN SER EJECUTADAS POR LOS GOBIERNOS LOCALES. DESDE LOS CAMPUS DE LAS UNIVERSIDADES ESTÁN IMPLEMENTANDO PROGRAMAS PILOTOS PARA MOVILIZARSE EN BICICLETA, TAL ES EL CASO DE RUÉDALA SIMÓN EN LA UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR Y DEL SERVICIO COMUNITARIO LA UCV ANDA EN BICI. PERO ADEMÁS, EN 2012 LA ALCALDÍA METROPOLITANA REALIZÓ EL CONCURSO CARACAS A PEDAL DEL QUE SURGIÓ UN PROYECTO EL OBJETIVO DE LLEVARLO A CABO E TODA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CAPITAL: CARACAS EN BICI.	Imágenes Clip MVI_9805, 7 julio 2013, 15:32 Clip MVI_9821, 7 julio 2013, 16:13 Clip MVI_4704, 7 julio 2013, 15:15
Sonido Andrea Hernández y Cruz Criollo (MVIZ_8204) Desde: nosotros denominamos... 00:00:10:00	CG: infografía de bicinodos Caracas en Bici

<p>Hasta: ...dentro de la ciudad 00:00:33:00</p> <p>Desde: siendo un sistema... 00:02:30:00 Hasta: ...todo el sistema 00:02:40:00</p> <p>Desde: sería un sistema de transporte... 00:03:03:00 Hasta: ... de transporte existentes 00:03:14:00</p> <p>Desde: Y el ultimo ... 00:04:17:00 Hasta:... tema de la gestión 00:04:19:00</p> <p>Desde: tiene que haber... 00:04:47:00 Hasta. ... redes de ciclovías 00:04:58:00</p>	
<p>Sonido Yunitza Dávila (MVI_8193) Desde: nosotros decidimos ... 00:05:37:00 Hasta: ... francisco de Miranda 00:06:04:00</p>	CG: Infografía plan piloto
<p>Sonido Yunitza Dávila (MVI_8195) Desde: hemos estado en... 00:00:40:00 Hasta: ...novedoso para la ciudad 00:01:25:00</p>	Imágenes entrevista Yunitza Dávila
<p>Sonido Andrea Hernández y Cruz Criollo (MVI_8210) Desde: Hoy depende de... 00:03:40:00 Hasta: ... mejor ciudad. 00:03:57:00</p>	Imágenes entrevista Ganadores Caracas a Pedal
<p>Sonido Celia Herrera (MVI_8179) Desde: Necesitamos mas... 00:06:13:00 Hasta: ...con los ciudadanos 00:06:27:00</p>	Imágenes entrevista Celia Herrera
<p>Sonido Angel Zambrano (MVI_8462) Desde: yo creo que es... 00:04:07:00 Hasta. ... va en bicicleta 00:04.22:00</p>	Imágenes entrevista Angel Zambrano
<p>Sonido Soraya Azan (MVI_8374) Desde: Fue posible... 00:03:13:00 Hasta: ... cultura ciudadana 00:03:17:00</p> <p>Desde: Y lo que Metro... 00:03:36:00 Hasta: ... 30 años permanece 00:03.51:00</p> <p>Desde: solo haber... 00:04:13:00 Hasta: ...es distinto 00:04:23:00</p> <p>Desde: hizo el cambio. 00:04:28:00 Hasta: hizo el cambio. 00:04:28:00</p> <p>Desde: Incluso el... 00:04.38:00 Hasta. ...norma adentro 00:04:43:00</p> <p>Desde: se puede hacer ... 00:05:10:00 Hasta: ... arriba perfectamente igual 00:05:12:00</p>	<p>Imágenes</p> <p>Clip MVI_7937; 26 julio 2013, 14:01</p> <p>Clip MVI_4125, 19 febrero 2013, 07:00</p>
<p>Sonido Juli Estrada (MVI_juli) Desde: se trata de ver...00:36:16:00</p>	Imágenes Entrevista Juli Estrada

Hasta: ... un lugar mejor 00:36:32:00	
Sonido Pedro Villarroel (MVI_5095) Desde: Yo creo... 00:05:03:00 Hasta: ...la ciudad 00:05:10:00	Imágenes Entrevista Pedro Villarroel
OFF. MIENTRAS LOS PLANES SE CONCRETAN Y LOS COLECTIVOS SIGUEN BUSCANDO SU ESPACIO EN LA VÍA, A ANGEL SE ADENTRA EN EL TRÁFICO DE LAS 5 DE LA TARDE Y REGRESA A SU CASA EN DOS RUEDAS...	Imágenes Clip MVI_8483, 18 agosto 2013, 08:40 Clip MVI_8479, 18 agosto 2013, 08.35 Clip MVI_8470, 18 agosto 2013, 07:45
Fade out	
Créditos Finales	

3.9 Ficha Técnica

Título:	20Km/H
Dirección:	Patrizia Aymerich
Producción general:	Patrizia Aymerich
Producción de campo:	Patrizia Aymerich y Javier Álamo
Producción técnica:	Javier Álamo
Investigación:	Patrizia Aymerich
Guión:	Patrizia Aymerich y Javier Álamo
Edición y montaje:	Daniel Dannery
Animaciones:	Javier Álamo
Voz en off / Periodista:	Patrizia Aymerich
Tutor:	Roberto Rasquin
Asesores audiovisuales:	Juan Carlos Solórzano Carlos “Caque” Armas
Cámaras:	Javier Álamo Patrizia Aymerich Jessica Mejía
Apoyo logístico:	Carlos “Caque” Armas Oscar Tribizón Amanda Gómez

3.10 Presupuesto

Costos Reportaje		
Equipo	Precio de mercado (Bs)	Costo real (Bs)
Canon Rebel T3i	19.500,00	0,00
Canon Poweshot SX40 HS	11.500,00	1.376,00
Micrófono Azden SGM-X	6.950,00	0,00
Trípode VPT-1252	750,00	0,00
ePhoto Premium DSLR Rig Movie	1.500,00	0,00
Micrófono Lavalier AZDEN EX503	50,00	50,00
Memoria 16 GB clase 10 (x3)	2.700,00	900,00
Disco duro externo Toshiba 1Tb	2.500,00	378,00
Teléfono mobil Samsung Galaxy ACE S5830	5.500,00	0,00
Panasonic Lumix DMC-FZ8	4.500,00	0,00
Trípode Vidpro	950,00	0,00
Laptop Dell Inspiron N5110	16.500,00	0,00
Laptop Vit P2400-01 Core I3	950,00	950,00
Bicicleta shogun FX24 (X2)	3.000,00	0,00
Cámara GoPro	3.500,00	0,00
Tiempo de grabación en estudio The Kitchen (40´)	150,00	0,00
Honorarios profesionales del editor	8.000,00	4.000,00
Total	Bs. 88.500,00	Bs. 7.654,00

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- Con la realización de este trabajo se puede apreciar que los grupos de ciudadanía activa, organizados y con metas y objetivos claros pueden influenciar la manera en que se aprecia la ciudad y la forma en que se dan las relaciones humanas entre los habitantes de la ciudad.
- Luego de haber entrevistado a los grupos ciclistas, haber reconocido las diferencias entre los distintos colectivos, identificado las particularidades de Caracas como ciudad, las características de movilidad vial y de haber analizado los componentes que afectan y conforman la cultura ciudadana de esta zona, se concluye que es posible realizar un reportaje audiovisual sobre los grupos de ciclistas urbanos en Caracas y el impacto que generan en la cultura ciudadana.
- Al realizar trabajos de investigación que involucran el estudio de cultura ciudadana en Caracas, es importante tener una definición clara de los que se entiende por cultura ciudadana dentro y fuera del país. En Caracas no abundan las investigaciones sobre este tema y el término puede ser desvinculado de lo que significa en otras regiones. Es importante entender que investigaciones internacionales de cultura ciudadana no se pueden trasladar al país sino que sirven como comparación a la hora de analizar la cultura propia de la ciudad o de la región.
- Las investigaciones sobre los grupos de ciclismo urbano en Caracas podrían ampliar el debate acerca del rol de este actor social en la interacción urbana y del espacio público. A pesar de los esfuerzos de los colectivos por llamar la atención de la sociedad, y del crecimiento que ha tenido el movimiento, hoy en día, continúan siendo una minoría frente a los demás conductores, y el análisis de sus necesidades podría dar respuesta a muchas de las demandas de los ciudadanos en materia de desarrollo urbano y cultura ciudadana.

RECOMENDACIONES

- Realizar reuniones previas con los posibles participantes del reportaje para conocer su manera de hablar, cómo estructuran sus ideas y cómo se expresan, antes de comenzar una entrevista grabada. Vale más una persona que se expresa correctamente y puntualiza sus ideas a una con un cargo relevante pero que no concluya y no sea concreta.
- Organizar con tiempo las entrevistas. Es muy común que por temas de tráfico o de horarios las pautas que se tengan no se cumplan o se cambien, y si se está preparado con antelación se pueden buscar soluciones que no perjudiquen la evolución del reportaje.
- No necesariamente una larga entrevista significa una buena entrevista. Es mejor tener menos material bruto de calidad que mucho material donde se tenga que invertir tiempo en descifrar y desmenuzar el contenido de la entrevista.
- En el caso de tener mucho material grabado, es importante organizar el tiempo e invertir en transcribir las entrevistas. Esto no solo ayuda a refrescar el contenido de la entrevista sino que permite ver con claridad qué ideas funcionan y qué son solo relleno.
- Si se desea hacer una pieza sobre una ciudad o una región, se debe ahondar en el contexto del mismo. Ayuda a comprender las relaciones que se desarrollan en el espacio y a descifrar los patrones de convivencia que se quieren estudiar.
- Ampliar la investigación y estudios sobre temas de cultura ciudadana, movilidad sustentable, sistemas de transporte integrado y ciclismo urbano en las ciudades de Venezuela, donde existe poco material acerca de estos temas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Referencias

- BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA (CAF). (2011). *Observatorio de movilidad urbana para América Latina*. CAF. Bogotá, Colombia.
- BAUDRILLARD, JEAN. (1987). *Cultura y simulacro*. Editorial Kairos – Tercera edición. Barcelona, España. También disponible en:
<http://hauntedhouse.comoj.com/archivos/ baudrillard-jean-cultura-y-simulacro.pdf> [Fuente recuperada - 2012]
- BERNSTEIN, B. (1993). *Un ensayo sobre educación, control simbólico y prácticas sociales*. La construcción social del discurso pedagógico. Bogotá: Prodic el Griot. Bogotá.
- DELGADO, URIBE M. (2007). *Análisis de la Filosofía Simbólica Mockusiana como propuesta pedagógica para una nueva forma de hacer política en el contexto colombiano*. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Bogotá, DC.
- ESCUDERO ACHIAGA, JUAN CARLOS. (SF). *Plan Director de Movilidad Ciclista de Vitoria-Gasteiz*. Ayuntamiento de Vitoria Gasteiz. Madrid, España.
- MOCKUS, A. (1994) *Anfibios culturales y divorcio entre ley, moral y cultura*. Bogotá, Colombia. Análisis Político
- MOCKUS, ANTANAS. (2001). *Cultura ciudadana, programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995-1997*. Washington DC.
- OCAÑA, ROSA. (s.f.). *Presentación La Movilidad en Caracas y Propuestas de Transporte Sustentable* [diapositivas]. Caracas, Venezuela.
- ROSALDO, RENATO. *Ciudadanía Cultural, Desigualdad, Multiculturalidad*. En: *Conferencia magistral sustentada en el seminario “El Derecho a la Identidad Cultural”*. (19, Febrero, 1999: Tijuana, México). Universidad Iberoamericana Tijuana.
- SOLOBICIS. (s.f.). Proyecto de Ley SoloBicis. Caracas, Venezuela. Disponible en:
<http://www.solobicis.com/venezuela/proyecto.html> [Fuente recuperada - 2012].

VASCONCELLOS, EDUARDO ALCÁNTARA. (2011). *Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad*. Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Bogotá, Colombia.

Referencias en la web

ACOSTA, ANDREINA. (2010). *Caracas tiene una necesidad de carácter moral: el respeto*. Últimas Noticias. Disponible en:

<http://www.ultimasnoticias.com.ve/noticias/ciudad/caracas-tiene-una-necesidad-de-caracter-moral-el-r.aspx> [Fuente recuperada - 2012].

ALCALDÍA DE BARUTA. (2007). “*Ordenanza de reforma parcial a la ordenanza de tránsito y circulación de vehículos y personas en jurisdicción del Municipio Baruta del Estado Miranda*”. En Gaceta Municipal N° 123-05/2007 del Municipio Baruta del Edo. Miranda. Baruta, Venezuela

ALCALDÍA DE CARACAS, INSTITUTO MUNICIPAL DE DEPORTE Y RECREACIÓN. (2013). *Indicadores Ciclovías Libertador*. Caracas, Venezuela. Disponible en:

http://www.imdere.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=168&Itemid=106 [Fuente recuperada - 2013].

ALCALDÍA DE CARACAS, INSTITUTO MUNICIPAL DE DEPORTE Y RECREACIÓN. (2013). *Caracas rueda libre*. Caracas, Venezuela. Disponible en: http://www.imdere.gob.ve/index.php?option=com_content&view [Fuente recuperada - 2013].

ALCALDÍA DE CARACAS. (2013). *Instituto Autónomo de Seguridad Ciudadana y Transporte*. Caracas, Venezuela. Disponible en:

<http://www.caracas.gob.ve/latest-news/instituto-autonomo-de-seguridad-ciudadana-y-transporte/> [Fuente recuperada - 2013].

ALCALDÍA DE CHACAO. (2009). *Ordenanza sobre transporte*. Chacao, Venezuela. En Gaceta Municipal N° 38.885, Edo Miranda. Chacao, Venezuela

- ALCALDÍA DE SUCRE. (2006). “Ordenanza de impuesto sobre vehículos del municipio Sucre”. En Gaceta Municipal N° 175-04/2006 Extraordinario Petare. Edo Miranda. Sucre, Venezuela
- Alcaldía Metropolitana llevará Programa "Bicimet" a vecinos de El Valle.* (2011) El Universal. Recuperado de <http://www.eluniversal.com/2011/08/19/alcaldia-metropolitana-llevara-programa-bicimet-a-vecinos-de-el-valle>
- ANGULO, SHARAY. (2012). *Fábrica estatal de bicicletas nunca ha cumplido las metas.* El Mundo. Disponible en: <http://www.elmundo.com.ve/noticias/economia/empresas/fabrica-estatal-de-bicicletas-nunca-ha-cumplido-la.aspx#ixzz2dYsuU15v> [Fuente recuperada - 2012].
- ARANGUREN, CARMEN; ANTÚNEZ, ÁNGEL. (2005). *Proyecto socioeducativo de ciudad: Un escenario para el conocimiento y la formación de valores ciudadanos.* Revista de Teoría y Didáctica de las Ciencias Sociales. Mérida, Venezuela. Disponible en: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/24015/2/articulo2.pdf> [Fuente recuperada - 2012]
- ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. (2008). “*Ley de Transporte Terrestre*”. En Gaceta Oficial N° 38.985 de la República Bolivariana de Venezuela. Caracas, Venezuela.
- ÁVILA, JOSÉ. (2013). *El futuro de la capital está estacionado.* El Nacional. Disponible en: http://www.el-nacional.com/caracas/futuro-capital-estacionado_0_230377099.html [Fuente recuperada - 2013].
- BARRIOS, CAROLA. (2004). *El museo de Arte Moderno: su lugar en el paisaje moderno de Caracas.* Universidad Politécnica de Catalunya. España. Disponible en: http://www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/013_p.pdf [Fuente recuperada - 2013].
- Caracas Rueda Libre* (2013). IMDERE. Disponible en: http://www.imdere.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=47:newsflash-4&catid=1:latest-news&Itemid=50

- CHOAY, FRANCOISE. (2009). *El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad*. Andamios. México. Disponible en:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1870-00632009000300008&script=sci_arttext [Fuente recuperada - 2012]
- CICLOVÍAS RECREATIVAS DE LAS AMÉRICAS (CRA). (s.f.) *Historia de las Ciclovías Recreativas de las Américas*. Disponible en:
<http://www.cicloviasrecreativas.org/es/quienes-somos/acerca/historia> [Fuente recuperada - 2013].
- Cifrando y descifrando la sociedad civil, informe anual analítico* (2010), Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/92854795/ISC-Venezuela-Informe-Analitico-de-Pais> [Fuente recuperada - 2012].
- Con cultura ciudadana voluntarios impulsarán cambios en la urbe*. (2012). El Universal. Disponible en: <http://www.eluniversal.com/caracas/120928/con-cultura-ciudadana-voluntarios-impulsaran-cambios-en-la-urbe> [Fuente recuperada - 2012].
- CÚNEO LIBARONA, CRISTIAN. (2009). *Delito culposo en los accidentes de tránsito*. Disponible en:
http://www.terragnijurista.com.ar/doctrina/delito_culposo.htm [Fuente recuperada - 2013]
- DANA CENTRO DE CONOCIMIENTOS. (2009). *Conceptos de Marco Legal, Ley, Legislación y Reglamento*. Disponible en:
http://www.danaconnect.com/wiki/index.php/Conceptos_de_Marco_Legal,_Ley,_Legislaci%C3%B3n_y_Reglamento [Fuente recuperada - 2012].
- ELIZALDE ANTONIO, Y DONOSO PATRICIO. (2012). *Formación en Cultura Ciudadana. En: Conferencia para el “Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural”*. Bogotá, Colombia. Ministerio de Cultura.
- El Troudi presentó los 11 ejes del Plan de Movilidad: “Es la suma de soluciones para Caracas”*. (2013). Noticias 24. Disponible en:
<http://www.noticias24.com/venezuela/noticia/186513/el-troudi-presentara->

hoy-el-plan-de-movilidad-de-la-region-metropolitana/ [Fuente recuperada - 2013].

ENTORNO EMPRESARIAL. (2013). *Obsoleto el 27,5% del Parque Automotor Venezolano*. Revista Entorno Empresarial. Valencia, Venezuela. Disponible en: <http://www.entorno-empresarial.com/articulo/7822/obsoleto-el-275-del-parque-automotor-venezolano> [Fuente recuperada - 2013].

GUEVARA, JESÚS. (2009). Parque Automotor Mundial, 1.000 millones de vehículos para el año 2.010. En Industria Automotriz de Venezuela. Disponible en: <http://industriaautomotrizdevenezuela.com/blog/2009/03/23/parque-automotor-mundial-1000-millones-de-vehiculos-para-el-ano-2010/> [Fuente recuperada - 2012].

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. (2011). Manual Venezolano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito. Caracas, Venezuela. Disponible en: <http://www.intt.gob.ve/intt/?p=176> [Fuente recuperada - 2012].

LÓPEZ, L. (1997) 25 kilómetros para rodar los domingos. El Universal. Recuperado de http://www.eluniversal.com/1997/04/20/ccs_art_20401A

LONDOÑO, ROCÌO. (2003). Líneas de investigación e intervención en los programas de cultura ciudadana de Bogotá (1995-1997, 2001-2004). Revista de Cultura Pensar Iberoamérica, Vol 4. Disponible en: <http://www.oei.es/pensariberoamerica/ric04a08.htm> [Fuente recuperada - 2013].

MERCER (2012). Encuesta de calidad de vida internacional 2012. Recuperado de <http://latam.mercer.com/press-releases/encuesta-calidad-de-vida-mercer-2012>

MINISTERIO DEL PORDER POPULAR PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE. (2013). Plan de Movilidad para la Región Metropolitana de Caracas (la suma de soluciones para Caracas). Disponible en: <http://www.sibci.gob.ve/wp-content/uploads/2013/08/160072343-Untitled1.pdf> [Fuente recuperada - 2013].

- PARRA, IBETH; RODRÍGUEZ, LAURA. (2001). Boletín de Interpretación. Caracas cuenta su historia a través de su interpretación. AIP Asociación para la Interpretación del Patrimonio – España. Disponible en:
<http://www.interpretaciondelpatrimonio.com/boletin/index.php/boletin/article/viewFile/55/55> [Fuente recuperada - 2012]
- MOCKUS, ANTANAS. (2001). Cultura ciudadana, programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia 1995-1997. Publicaciones Banco Iberoamericano de Desarrollo. Washington, EEUU. Disponible en:
<https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:rGUiByVBpRYJ> [Fuente recuperada - 2012].
- MOCKUS, ANTANAS, Y CORZO, JIMMY. (2005). Ley o Moral: ¿Cuál Prima. Editorial El Malpensante. Bogotá, Colombia. También disponible en:
<http://www.scielo.org.co/pdf/anpol/v18n54/v18n54a01.pdf> [Fuente recuperada - 2012].
- MONTEZUMA, RICARDO. (2009). Presentación Ciclovías Unidas de las Américas-CUA [diapositivas]. En II Jornadas de la Bicicleta Pública. Sevilla, España. Disponible en:
http://www.bicicletapublica.org/PDF/Red_de_Ciclovias_Unidas_de_las_Americas.pdf [Fuente recuperada - 2012].
- MONTEZUMA, RICARDO. (2010). Movilidad y Ciudad del Siglo XXI. Editorial Universidad del Rosario. Bogotá, Colombia. También disponible en:
<http://books.google.co.ve/books?id=YtLPMvGDqYMC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false> [Fuente recuperada - 2013].
- RICO, M. (2013, agosto 25) Caracas Rueda Libre ha atendido a más de 150 mil personas. Alcaldía de Caracas. Disponible en
<http://www.caracas.gob.ve/caracas-rueda-libre-ha-atendido-a-mas-de-150-mil-personas/> [Fuente recuperada - 2013].
- TOMILLO, M. (2010, octubre 19) Alcaldía Mayor busca masificar el uso de las bici. Líder. Recuperado de <http://www.liderendeportes.com/Noticias/Mas-Deportes/Alcaldia-Mayor-busca-masificar-el-uso-de-las-bici.aspx>

VINOGRADOFF, L. (2013, mayo 15) Venezuela se arruina por tener la gasolina más barata del mundo. ABC de España. Recuperado de <http://www.abc.es/internacional/20130515/abci-venezuela-gasolina-201305142039.html>

ANEXOS

ANEXO A

TABLAS

Tabla 1

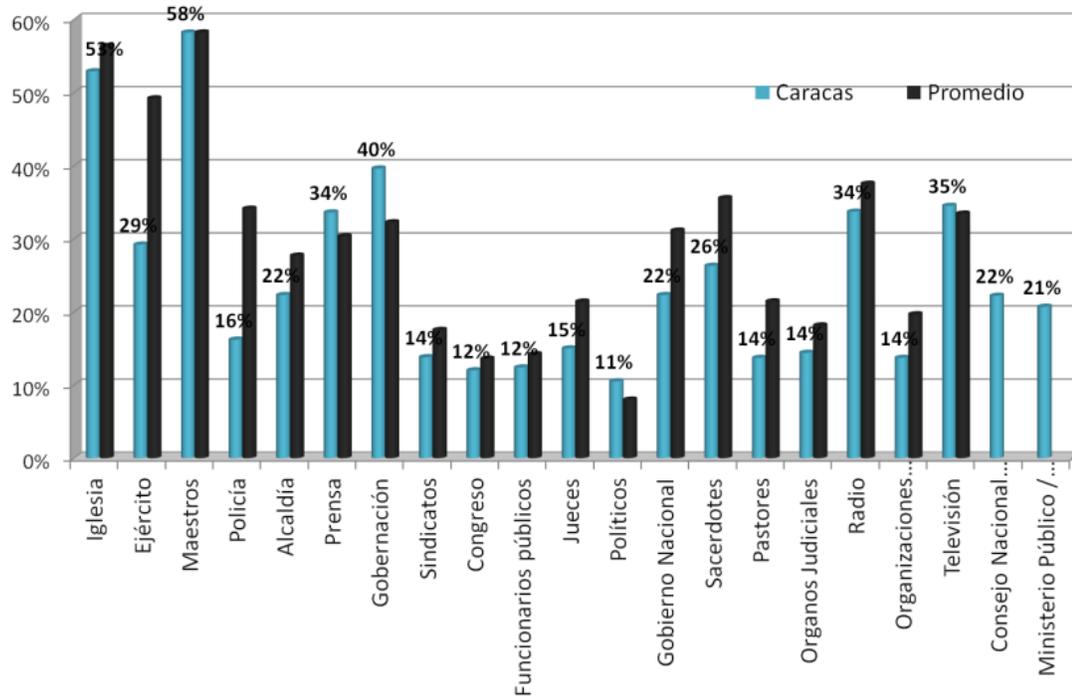
Encuesta sobre Calidad de vida de Mercer - Ranking Latinoamérica 2012.

Clasificación 2012	Clasificación 2011	Ciudad	País
63	63	Pointe-a-Pitre	Guadeloupe
72	72	San Juan	Puerto Rico
77	77	Montevideo	Uruguay
81	81	Buenos Aires	Argentina
91	90	Santiago	Chile
93	93	Cd. de Panamá	Panamá
102	101	Brasilia	Brasil
104	104	Monterrey	México
105	105	San José	Costa Rica
108	108	Nassau	Bahamas
111	112	Asunción	Paraguay
112	114	Río de Janeiro	Brasil
115	116	San Pablo	Brasil
120	121	Cd. de México	México
121	118	Lima	Perú
125	124	Quito	Ecuador
129	129	Santo Domingo	Rep. Dominicana
130	130	Bogotá	Colombia
140	142	Guatemala	Guatemala
142	154	Puerto España	Trinidad y Tobago
143	144	Kingston	Jamaica
148	147	La Paz	Bolivia
166	166	Managua	Nicaragua
168	164	Caracas	Venezuela
170	168	San Salvador	El Salvador
175	177	Tegucigalpa	Honduras
184	189	Habana	Cuba
219	218	Puerto Príncipe	Haití

Fuente: Mercer. (2012). *Encuesta de calidad de vida internacional 2012.*

Tabla 2

Qué tanta confianza tiene en las siguientes instituciones (mucha + muchísima).



Fuente: Zuñiga, S; López, D. (2009). *Investigación y práctica: Experiencia de cultura ciudadana en el Municipio Chacao.*

Tabla 3

Tres tipos de regulación del comportamiento: legal, moral y cultural.

Regulación	Legal	Moral	Cultural
Forma	Explícita, escrita <i>Vigencia</i> definida (cuándo, dónde)	Implícita o reconstruida por reflexión. <i>Alcance</i> : propia vida	Incorporada en actitudes y comportamientos. Tabúes. Hábitos. <i>Vigencia</i> : contexto/grupo
Fuente de autoridad	Voluntad popular ≠ Constitución ≠ Ley ≠ Otras disposiciones	Propia persona. <i>Fuentes</i> : padres, maestros, arte...	Pasado o comunidad. Condición (y signo) de pertenencia
Gratificación	Pocos estímulos: distinciones, exenciones. Restablecimiento de un derecho (igualdad).	Satisfacción moral. Ampliación del sentido por reflexión y comunicación.	Reconocimiento, atención, felicitación, “tener en cuenta”. Ampliación del sentido en la comunicación.
Sanción	Castigo previsto explícitamente (multa, cárcel).	Culpa, malestar interno, tensión sobre identidad personal	Vergüenza, exclusión, mancha sobre imagen social
Aplica	Autoridad expresamente facultada que sigue proceso previsto	Propia conciencia (figuras de autoridades interiorizadas)	Grupo o comunidad, sus voceros, sus miembros
Repara	Cumplimiento de sanción aplicada	Arrepentimiento, propósito de cambio y logros en el mismo.	Disculpas, perdón, rito de expiación, cambio visible de comportamiento
Argumentación	Al legislar y al aplicar la norma (juicio, acción de tutela) se invocan razones de una manera abierta a la discusión.	Diálogo interno, autorreflexión, facilitados por el tratamiento de dilemas morales en discusiones y por el arte	Invocación del “siempre ha sido así” o “es parte de nuestra identidad”
Invocación central	Derechos	Deberes. Emociones morales	Identidad. Hábitos y creencias.
Sistematización y fundamentación	Constitución. Códigos. Filosofía del derecho: jusnaturalismo, procedimentalismo, etc.	Ética, muy diversas escuelas.	Investigación antropológica. Literatura costumbrista. Urbanidad. Reivindicación de la identidad.
Pluralismo	La ley varía según país y época. Es una sola en un momento dado para una jurisdicción dada. Crecen mínimos comunes por un derecho internacional con mecanismos aún imperfectos	Imperativo de coherencia personal. Construcción de integridad a lo largo de la vida (Kohlberg). <i>Reto</i> : combinar una moral fuerte con la capacidad de admirar morales fuertes distintas.	<i>Reto</i> : transición de identidad basada en exclusión y desprecio a otras culturas a identidad compatible con respeto y admiración por otras cultural.

Fuente: Mockus, A. (2001). *Cultura ciudadana: programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá.*

ANEXO B

ENTREVISTAS

- Ana Cecilia Pereira

Ana Cecilia: Mi nombre es Ana Cecilia Pereira soy madre y ambientalista.

Javier Álamo: ¿Cómo se llama tu bici?

AC: Mi bici se llama Blanquita Pérez porque bueno, todo el mundo le estaba dando nombre a su bici y yo decidí que debía llamarse, que tenía que tener nombre de una mujer poderosa que toma decisiones aun cuando nadie se lo espera.

JA: ¿Y por qué Blanca?

AC: Porque, bueno, Blanquita Pérez porque esa era, sabes que Carlos Andrés murió y su mujer y su amante tenían que decidir en dónde iban a ser enterrado y su mujer fue la que decidió, pero su mujer, él no había vivido con ella, pero nunca se había divorciado tampoco... entonces yo tengo pies, carro y mi bicicleta y mi bicicleta siempre es la que toma....

JA: ¿Desde cuándo manejas?

AC: Manejo desde que tenía nueve años, un diciembre decidí que quería una bicicleta y se la pedí al Niño Jesús, y llegó el 24 de diciembre y coye, es muy difícil esconder...

JA: Si

AC: ... una bicicleta y saber que no me la habían comprado, así que empecé a protestar, empecé a preguntar, dije que lo había escrito en la lista, que cómo era posible. Y mi papá me sacó, me llevó a aquí a Caurimare a Mi Bici, y me compró una bicicleta con asiento azul de banana y tasers, cosas aquí guindando...

JA: Una bici de una niña...

AC: Una bici de una niña poderosa, y bueno, desde los nueve años manejo... esta la tengo desde hace seis o siete años que fue cuando, yo tenía otra bicicleta y era en donde se montaban mis chamos, y la bicicleta sufrió mucho con el peso que tenía dos niños montados en la bici y cuando paré de hacer eso entonces compré esta, compré esta y compré una que tiene mi hijo mayor.

JA: ¿Pertenece a algún colectivo?

AC: Pertenezco al colectivo y trabajo directamente con el colectivo Ser Urbano pero también apoyo a Ciclo Guerrilla Urbana y a Bici Mamis en los eventos y las actividades que hacen.

JA: ¿Como llegaste a esos colectivos?

AC: Yo quería montar bicicleta aquí en Caracas desde hacia tiempo! Porque yo vivía en Londres y montaba bicicleta todo el tiempo y aquí había salido dos veces de la

manera que mis amigos me habían dicho, licra, casco y esa no era mi manera de rodar, mi manera de rodar era urbano, como estaba vestida como estoy ahora, con mi niño a hacer compras y no a hacer ejercicio.

Entonces él me dijo sí, yo lo hago todo el tiempo y entonces él me invito a algo que estaba haciendo Cheo Carvajal en ese momento que se llama más bici... las tertulias. Y mis chamos de verdad no querían salir y no los podía dejar solos en ese momento y terminé yendo a una Masa Crítica creo que iba al cementerio... y esa fue como mi primera introducción a los colectivos de verdad y a la masa crítica.

JA: y por qué centros comerciales?

AC: Bueno, porque hay muchísima gente que se mete a los centros comerciales en vez de usar el espacio público y los cc son lugares de consumo masivo donde la idea no es sentirse bien y disfrutar la ciudad, sino cómprame, gasta tu dinero aquí, nos hace ver que hay otras maneras de disfrutar la ciudad y la bicicleta es una de ellas, paseando, saliendo...

Yo uso la bicicleta como medio de transporte... la uso para ir trabajar los viernes que tengo un programa de radio los viernes en el Country, la uso para ir de compras, aquí a las mercedes, o en el cafetal o en el mercado de Chacao

JA: Usas la bicicleta para todo...

AC: Si, sí. A menos que vaya a salir con mis dos hijos o con mi papá... del resto la uso, uso la bicicleta

JA:Cuál es tu visión de Caracas sobre la bici?

AC: Cuando yo pedaleo me siento fresca, siento una brisa maravillosa especialmente cuando estoy llegando al Calvario, es uno de mis mejores lugares...

Si, son las brisas, las brisas llamo yo del Calvario, que un primo me dijo explicó que son, que es una mezcla de las brisas que vienen del mar, de la Guaira y las brisas que vienen de la colonia Tovar...

JA: Cuánto cuesta mantener una bicicleta?

AC: Bastante poco, yo acabo de hacerle servicio y fueron 220bs... le ajustaron los frenos, le ajustaron las velocidades, la engrasaron, la lavaron que lo pude haber hecho yo misma realmente y hay ciertos repuestos que si salen un poco más costosos pero nunca tan costosos como un carro. ...

JA: Cuales son los lugares más difíciles para rodar en Caracas?

AC: Los lugares más difíciles para rodar en Caracas es cuando hay una avenida con gran cantidad de camionetas, como la avenida San Martin, la avenida francisco de Miranda en hora pico porque es bastante desagradable...

JA: frente a Altamira

AC. Frente a Altamira porque la cuestión es que el aire contaminado afecta, entonces obviamente estas rodando pero estás tosiendo y la gente, las camionetas se paran en

cualquier parte, la gente se baja en cualquier parte, entonces tienes que tener ojos alrededor todo el tiempo. A mí me parece que esos son dos de los lugares más difíciles para manejar bicicleta en Caracas y obviamente de dónde venimos ahorita ...

JA: la rio de Janeiro

AC: Te fijaste que había tráfico en ese distribuidor, cuando no hay tráfico es sumamente difícil porque los carros la usan como si fuera una autopista ...

AC: A mí me parece que uno de los aspectos desfavorables de manejar bicicleta en Caracas es que nosotros tenemos una legión de conductores que no aprendieron a manejar y que están montados en carros cuando no consiguieron una licencia como debería ser entonces no saben usar las luce de cruce nosotros nos reímos porque indican a la izquierda cuando van a cruzar a la derecha, se comen los semáforos, se paran sobre las aceras y otra serie de cosas que demuestran que nosotros tenemos un grupo grande de gente que no sabe manejar.

JA: ¿Hay un clima de respeto con los demás ciudadanos?

AC: A mí me parece que hay mucha gente que se emociona, todavía somos bastante raros y hay mucha gente que se emociona cuando nos ve, hay gente que recuerda cuando estaban pequeños y montaban bicicleta, hay otras que dicen wow, tú haces eso, yo normalmente, hoy es uno de los únicos días que voy en pantalones por cierto, porque yo siempre voy en falda y siempre preguntan por qué vas en falda, hay otra gente que siempre quiere imponer su forma de ver las cosas, entonces te dicen que por qué lo haces así, por qué vas por la calle, que deberías andar por la acera o... otras cosas, que muestran desconocimiento de la ley y de la manera que se puede transitar en una ciudad y cómo estábamos hablando antes “tú qué crees? Que estas en Europa?”

JA: ¿Consideras que se puede pedalear en Caracas?

AC: Por supuesto, se puede y se hace, todos los días. Como dice mi amigo Cheo Carvajal: se crea y se cree en lo que se hace o sea, se crea creando, haciendo ...

- Andrea Hernández y Cruz Criollo

Andrea Hernández: Bueno mi nombre es Andrea Hernández, soy arquitecto, egresada de la USB, y él es...

Cruz Criollo: Cruz Criollo, soy egresado de la USB del 2010.

AH: Sí, y nosotros somos los ganadores del concurso Caracas A Pedal en la categoría “diseño de una ciclo vía”

CC: El concurso lo promovió la Alcaldía Metropolitana el año pasado, a mediados del 2012.

AH: En mayo del año pasado exactamente.

PA: ¿De qué se trató el concurso Caracas A Pedal?

AH: Bueno, la iniciativa de ingresar al concurso fue porque nosotros somos peatones y nos preocupa mucho el tema de la movilidad dentro de la ciudad de Caracas y nos pareció que el sistema, el concurso podía promover un nuevo sistema de transporte público que fuera mucho más individual y mucho más manejable que los transportes que existen ahora como el Metro, que dentro de todo está un poco colapsado y los sistemas de transporte público terrestre que también están ¿sabes? Están como desabastecidos...

CC: Además también somos jóvenes y somos caraqueños, entonces sufrimos todo lo que es el transporte de la ciudad. Y esta era una oportunidad de dar una idea de cómo se puede hacer la ciudad.

AH: Sí, porque muchos nos movemos en la ciudad entre, o sea, vivimos en un municipio y nos movemos a otro municipio, entonces esa conexión entre municipios no necesariamente tiene que ocurrir con un mismo sistema de transporte, entonces pensamos que a través de la bicicleta podíamos movernos en horas pico en áreas de la ciudad y después usar un Metro o un autobús, o sea de alguna manera descongestionar un poco ciertos lugares que ya están muy abarrotados por personas que van a la misma dirección, a la misma hora, todos los días.

CC: Además sufrimos el transporte público de la ciudad, que se planificó hace treinta años, lleva veinticinco años en uso y cada vez está más sobre utilizado, entonces pensamos que era una oportunidad para dar una idea para la ciudad, un aporte para la ciudad, y el concurso era el escenario para hacer eso.

PA: ¿Pero ustedes son ciclistas?

AH: Bueno yo soy de Pto. Ordaz que es una ciudad al norte, al sur de Venezuela, y es una ciudad muy plana donde hace mucho calor, pero hay mucho la cultura de la bicicleta pero más como un medio recreativo, entonces de pequeña siempre utilicé la bicicleta para ir a casa de mis amigos o incluso a la Llovizna que queda, porque todo queda relativamente cerca. Entonces culturalmente es familiar para mí, pero al llegar aquí a Caracas me di cuenta que es totalmente distinta, tiene mucha más gente y bueno, tienes también todo un tema topográfico que también influye para que la gente use la bicicleta pero creo que también es algo cultural, o sea dentro de la misma ciudad no existe esta cultura de la bicicleta.

CC: Yo soy caraqueño y bueno, lo último que use de la bicicleta fue, quizás, en un Nintendo, una cosa así. No soy para nada ciclista, o sea, nosotros nos acercamos al tema más bien desde un punto de vista arquitectónico, no desde el punto de vista de usuario de la bicicleta.

PA: ¿Cómo se llama el proyecto y de qué va?

CC: Bueno, nosotros denominamos el proyecto CARACAS EN BICI y se trataba casi de cinco puntos elementales del uso de la bicicleta en Caracas. El Primero de ellos era reconocer que en la ciudad de Caracas ya se dan dos tipos del uso de la bicicleta: uno es el recreativo, es decir, el que la usa para recrearse los fines de semana, siendo la cota mil como un ejemplo de eso, y lo que nosotros proponemos

que se llegara a convertir el sistema en un sistema público de transporte dentro de la ciudad, que era la visión un poco rara que le estábamos dando al proyecto...

AH: Sí, que no era un sistema alternativo sino un sistema de transporte, o sea, no es nada alternativo, es algo que puede ser fijo y tan importante como el metro o el autobús...

CC: Entonces reconocíamos que la ciudad debería, bueno, que el sistema estaba dividido en la ciclo vía recreativa, es decir en la que usan los fines de semana para recrearse la gente que ya lo hace dentro de la ciudad y la otra ciclo vía que es la ciclo vía expresa, nosotros la llamamos así, que era para el uso del transporte, para utilizar la bicicleta como medio de transporte...

AH: Y de uso diario

CC: Y de uso diario que no dependía de un horario o uso exclusivo sino que, casi dentro de cualquier horario dentro de la ciudad...

AH: El segundo punto muy importante es la intermunicipalidad porque nos mo, muchos vivimos en un municipio pero trabajamos en otro, entonces la ciudad de Caracas es pequeña y ocurren estos intercambios diariamente. El tercer punto es la intermodalidad que es la conexión del sistema de transporte de bicicletas con los sistemas de transporte ya existentes, es decir metro, metrobús, transporte público terrestre.

CC: Hay que tomar en cuenta que cualquier sistema de transporte público, sea cual sea el género de transporte público tiene que estar conectado a otro sistema de transporte, porque es mentira que té en bicicleta vas a llegar de aquí al hatillo, pero si pudieses llegar de aquí a Altamira

AH: Y de Altamira al hatillo en otro medio de transporte

CC: Reconocer que este sistema, siendo un sistema de transporte público, tiene que estar conectado a la red de transporte público de la ciudad, a lo que ya existe y de allí aportar un grano más, no necesariamente reemplazar todo el sistema

AH: El cuarto punto es el sistema público que es sistema de bicicletas compartidas que nos parece que es el inicio y lo que sería el catalizador para el uso de la bicicleta, porque sería un sistema de transporte público ofrecido al ciudadano donde yo no tengo que comprar la bicicleta sino que simplemente está ahí a la orden, o sea, la bicicletas estarían en distintos puntos de la ciudad relacionados con ya los sistemas de transporte existentes y simplemente lo tendrías como una opción de movilidad, es decir, si veo la bicicleta y hay mucha gente en el metro y los carritos están full o hay mucha cola, bueno agarro mi bicicleta porque voy de Chacaíto a Altamira, o voy de Altamira a Chacaíto a las cinco de la tarde donde es imposible montarte en el metro o ni pensar irte en carro porque la cola es infernal.

CC: Es un sistema que han aplicado muchas ciudades para promover el uso de la bici, precisamente en lugares donde la bici no se usa, en lugar de generar toda la infraestructura para que tú como particular puedas usar la bici, comprar la bici generar la ciclo vía, es casi es esquema contrario nosotros te facilitamos el instrumento que es la bici y tu de esa manera vas ocupando los espacios de la ciudad y no te comprometes con comprar una bicicleta que tal vez en tu casa ni siquiera va a caber, o en el sitio de trabajo donde llegues no vas a tener donde dejarla, o en el

banco cuando vaya a hacer una diligencia no te la van a dejar fuera porque el vigilante no se va a encargar de doce, quince bicicletas, entonces era una manera de reconocer nuestras propias deficiencias en el uso de la bicicleta y aportar un nuevo sistema, reconociendo los valores propios de cómo se mueve uno en Caracas.

PA: Si pudieran enumerar o nombrar varios elementos en los que depende hoy en día de que eso se logre de parte de la ciudadanía como de las alcaldías, que elementos creen ustedes que son necesarios...

CC: Hoy depende de la presión que hagan los ciudadanos, de la voluntad política que tengan las personas que toma las decisiones. A veces hay presión de los ciudadanos pero ellos no tienen la, no tienen ni siquiera la disposición de tomar las decisiones y creo que un poco de conciencias ciudadana. Nosotros queremos vivir una ciudad que tenemos hoy o queremos tener una mejor ciudad. Entonces en función a eso generar la conciencia para que los cambios de la ciudad se vayan dando desde los ciudadanos y no desde los que toman las decisiones.

AH: No, y además que en las, no sé si en es como que un, un chip en las alcaldías que creen que no es posible hacer las cosas, o es mi punto de vista con las relaciones que hemos tenido con varias alcaldías, alcaldía de Chacao, metropolitana, sucre etc., que sienten que es imposible, que aquí en Caracas no se puede hacer nada, que todo es muy caro, a la gente no le gusta, seguro que empezar a soñar un poquito más y hacer la prueba, o sea lanzar los dados y ver qué pasa.

- **Ángel Zambrano**

Ángel Zambrano: Mi nombre es Ángel Zambrano. Soy periodista y actualmente estoy trabajando en Cultura Chacao.

JA: ¿Usas la bicicleta como medio de transporte?

AZ: Sí, todos los días me muevo en bici. De aquí en la casa al trabajo, y a la universidad también.

JA: ¿Qué es lo más complicado de montar bicicleta en Caracas

AZ: Bueno, lo más complicado para alguien que esté empezando pueden ser las subidas, las subidas y, eso, las colinas para, pero una vez que agarras resistencia vas fino, y eso se agarra rapidito. O sea por ejemplo, aquí que vivo en una subida, tardé como un mes en agarrar forma pero ya va fino y también otra cosa complicada, desde afuera puede ser el tráfico, el caos, la cosa, pero una vez que estás montando bici de forma cotidiana, te das cuenta que eso es muy manejable.

JA: ¿Como se ve Caracas desde la bicicleta?

AZ: Es una visión privilegiada porque tienes dos cosas: tienes como la visibilidad del peatón, o sea, la visibilidad en el sentido de que todo lo que puedes ver, puedes mirar las cosas de verdad, desde el carro es muy difícil ver la ciudad y sentirla y palparla tanto, en la bici, tanto a pie como en la bici puedes sentirla, la ves la escuchas, puedes pararte a hablar con la gente, ves las vainas de cerca, ves la ciudad como que, la vives mucho más de cerca, pero a la vez tienes la ventaja de la movilidad que no la tiene el

peatón. En bici esta ciudad cambia por completo, se hace una ciudad mucho más amigable porque puedes estar en 10min en Altamira, en 15min en el country, en Chacaíto, en media hora puedes estar en la UCV y en 35, 40min puedes estar en Parque Central, o sea, es una ciudad que te mueves muchísimo más rápido que en Metro o que en carro, al única forma más rápida es en moto.

JA: ¿Has tenido accidentes, roces con la inseguridad?

AZ: No, no, para nada . Conozco a algunos panas en bici que si, o que les han robado la bici o que los han robado que si el bolso, pero casos muy contados. Yo he estado aquí tarde, 12pm y fino, conozco panas que han salido a tomar, caerse a palos y vuelven a las 3am en bici y no les ha pasado nada. Yo no lo he hecho, pero yo creo que no es tan grave como pudiese ser en carro o en moto, la inseguridad.

JA: ¿Y en cuanto al tráfico?

AZ: Coye, no más bien es gente descuidada, gente que no maneja bien, que está distraída que a veces se van a meter, hacen cambio de canal y no miran y uno tiene que frenar, uno tiene que esquivarlos, pero así de malintencionado no, no he tenido, bueno, un solo caso, pero es una persona pues, que me lanzaron el carro pues, pero del resto creo que, es eso, gente distraída que hay que ir siempre mosca y siempre atento con la gente que se come las luces, los motorizados que también van por ahí pero no, no, no es así una cosa horrible, es muy manejable

JA: ¿Que bicicleta usas?

AZ: Una Trec, una Trec montañera de velocidades pero le he ido medio adaptando para las rutas urbanas, le puse cauchos lisos y finitos que desplazan más, le puse bueno, su parrillera con el guacal para bueno, llevar el morral para el trabajo para que, te suda la espalda, te duele la espalda, para hacer mercado, aquí es buenísimo en el abasto o en el supermercado de arriba hago mercados de, para la semana, para dos semanas y cabe perfecto aquí. Bueno, eso, y del resto una bici normal.

JA: Caracas está hecha para montar bicicleta?

AZ: Sí, completamente. Esta ciudad, a menos que vivas en una zona muy retirada o muy empinada como El Hatillo por ejemplo, zonas así, yo creo que es una ciudad hecha para la bici, solo que, bueno, que hay que tomar medidas ya desde lo público, se tienen que tomar medidas, bici... ciclo vías, también más educación al ciudadano sobre como respetar más a la gente que va en bicicleta, pero esta ciudad sí, es una maravilla en bicicleta y es eso, combina la movilidad con esa capacidad de ver y sentir la ciudad de cerca que solo la tienen los peatones.

- **Celia Herrera**

Celia Herrera: Celia Herrera directora de la Escuela de Ingeniería Civil, presidente de la Asociación Venezolana de Ingenieros de Transporte y Vialidad.

PA: ¿Cómo definiría caracas desde el punto de vista vial?

CH: Bueno, hay que hacer un poquito el cuento de la ciudad. En términos de la ciudad de CCS en principio, teníamos una maya que se había estructurado en la época cuando teníamos el ministerio de obras públicas, una red vial primaria que se fue acompañando con algunas vías que surgieron con la sectorización en barrios de otras poblaciones. Que fueron creciendo en la medida en que la población de la ciudad fue creciendo. La misma economía del país donde la mayor parte de los servicios está concentrado en toda la zona norte-costera hizo que la ciudad fuese creciendo sin que lo que es la parte de transporte y vialidad se atendiera en la misma medida de crecimiento de la demanda de viaje. Ello ha desencadenado que tenemos una red de vías un poco disfuncional porque tenemos algunas avenidas interrumpidas como es el caso de la av. Andrés Bello, y muchas de esas ya rebasan la capacidad, es decir, tenemos más vehículos circulando que los vehículos que proyectamos y van transitar por esa vía. Adicionalmente la red como tal no tiene una forma de maya que es lo que se estila que pudiese dar continuidad a lo que es una especie de flujo, es como el sistema respiratorio humano, si se interrumpe en algún momento una arteria o una vena por un coagulo pues termina de colapsar todo el sistema y eso es lo que vemos en la ciudad. Entonces como te decía esta estructura de red habría que completarla, habría que además ampliarla en la medida en que la ciudad ha ido creciendo hacia lo que llamamos una megalópolis. Ya la ciudad de CCS no son municipios que conocíamos sino que ahora le tenemos que sumar toda el área de Guarenas-Guatire, Los Valles de Tuy, Los Altos Mirandinos y el Estado Vargas. Esa es la consideración que tenemos que hacer en ese momento porque tenemos un flujo de tránsito en la mayoría va en dirección Este –Oeste. Si tú quieres cruzar la nación, terminas en dirección Occidente – Oriente, o viceversa terminas cruzando por la Francisco Fajardo, eso pareciera un poco raro porque si tu destino no es la ciudad como tal no tendrías por qué atravesarla y eso hace que en buena medida la autopista Francisco Fajardo que es el corredor vial más importante de la ciudad permanezca casi las 24 horas del día los 7 días de la semana altamente congestionado.

PA: ¿Cuál es el balance entre las personas que usan la bicicleta y las que usan otros medios de transporte?

CH: La proporción de la distribución de viajes en la ciudad entre unos 5 millones de viajes diarios que se producen es que cerca del 56, 57% se mueve en transporte público, alrededor de un 26% se mueve en vehículos particulares y el resto son peatones básicamente. La modalidad de la bicicleta es una cosa novedosa en la ciudad, no así en el resto del país porque tenemos ciudades como Maracay que en la zona industrial suelen moverse en bicicleta, en el área de Barquisimeto es natural moverse en Bicicleta, o sea hay algunos sitios, que por propias condiciones de la topografía, plana y que el paisaje te lo permite, entonces de manera natural ha surgido el tema de la BICI. Sin embargo esto está compitiendo de manera ruda con los motociclistas, hay un movimiento como te decía a nivel nacional de tratar de retomar la modalidad de la bicicleta y comentábamos que en CCS hay alrededor de 500 ciclistas que están además organizados en diversos colectivos iniciativas, la Ciclo Guerrilla Urbana, las Bici mami, una cantidad de grupos que están tratando de retomar el tema de la bicicleta. Ahora, tanto cuanto. Tenemos que estar consientes de

la ciudad que queremos y como la vislumbramos porque la modalidad tiene que estar dirigida a aquellas zonas en las que se pueda instaurar un sistema de movilidad en bicicleta, pero también en donde la topografía lo permita y las circunstancias inclusive. Si tú te imaginas a una mamá que tiene que salir de Guatire y trabaja en el Silencio y tiene que subir con los dos niños y el esposo y el morral y la cantidad de elementos que eso significa para ellos difícilmente una bicicleta se convierte en una solución de transporte pero si puede ser por ejemplo en el caos de las ciudades universitarias de los campus universitarios de la persona que ejerce la BICI como medio de transporte, personas que se favorecen del sistema. Lo que yo creo que debe haber es un equilibrio de facilidades de transporte para que todos esos medios y esas modalidades se puedan dar dentro del área urbana.

PA: ¿Cómo llegar a un equilibrio entre el sistema de transporte para el uso de la bicicleta?

CH: Bueno en teoría es que tú tienes que crear facilidades viales mientras vas retomando la organización y la supervisión del control. En el deber ser porque no tener las bicis transitando simultáneo con los vehículos automotores e inclusive de transporte público.

El tema con la ciudad es que la ciudad es muy inhóspita yo inclusive le he dicho a mis alumnos que yo tengo la teoría del vehículo grande, o sea que todo aquel que tenga un vehículo más grande que el tuyo te lo va a tirar encima y eso se cumple y en el caso del peatón ya sabaras que significa y en el saco del ciclista ya hemos tenido accidentes serios en donde han fallecido personas que han sido arrolladas por un vehículo automotor. En la medida en que tu bajas los niveles de violencia, recuperas la organización, sancionas a los infractores y hay una concienciación del deber ser ciudadano, tu puedes coexistir los medios, pero entretanto no.

Tendrás que crear ciclo rutas o ciclo vías separadas y no compartidas con el resto del tránsito para tratar de proteger la seguridad la circulación de las personas porque si los ves están muy desprotegidos. Quien tenga una bicicleta en el mejor de los casos lleva un casco y más nada, y cualquier impacto que genere sobre otro vehículo automotor va a impactar sobre el ser humano y va a generar un lesionado o un fallecido, entonces es sumamente serio de lo que estamos hablando. Resguardar la, es como las tarjetas de crédito, resguardar la vida no tiene precio porque cuánto vale un ser humano entonces para no sacrificar lo importante que es el ser humano hay que crear las condiciones de los espacios públicos para proteger la vida del ciclista. Y fíjate lo que sucede...

PA: ¿Por qué cree que ha incrementado el número de ciclistas en la calle?

CH: Bueno fíjate eso, habla muy mal de la gestión de gobierno porque esa es una manera de que los ciudadanos le están diciendo a sus gobernantes queremos mejorar las condiciones de circulación, queremos usar medios alternativos, y al final están presionando para que se creen las condiciones para favorecer ese tipo de modalidad de transporte, entonces es una iniciativa que está viniendo desde los ciudadanos en búsqueda de una soluciones. Porque precisamente no sientes que hay una respuesta eficiente. Y si nos ponemos objetivos es así. Y mira por ejemplo el caos de libertador,

y perdonenme que insista con ellos pero es que en el caso de Libertador si ustedes revisan la pag el pedacito que se inauguro estaba previsto que se iba a realizar en un mes y eso esta así desde setiembre y agosto del año pasado...

Inclusive esto no es una cosa nueva, en la ciudad, son cosas que vienen de alguna manera importadas porque el tema de la Ciclo Guerrilla Urbana e incluso estas iniciativas que hubo de circular desnudos para llamar la atención es un movimiento internacional no es un movimiento propio de acá sino que sencillamente se sumaban a la iniciativa. Entonces son cosas que están surgiendo a nivel internacional, pero que como todo yo creo que tiene que haber un equilibrio porque si ustedes revisan en Dinamarca está surgiendo un caos con el tema de las bicicletas. Entonces yo creo que tiene que haber un equilibrio entre todos los sistemas de transporte y tenemos que tener una visión de ciudad y de como nos vemos dentro de 20 o 30 años.

- **Fredery Calderón**

Fredery Calderón: Mi nombre es Fredery Calderon, Lic. en estudios políticos de la UCV, presidente de la asociación civil por la caracas posible.

PA: ¿Que es la cultura ciudadana y como se ve reflejado?

FC: fíjate en caracas surgen una cantidad de instituciones que vienen a venir trabajando lo que es el tema de la cultura ciudadana, a mi juicio muy desde la perspectiva del slogan o del cliché cultura ciudadana, realmente la cultura ciudadana tiene una concepción desde el punto de vista filosófico y además es un enfoque de política publica. Lo demostraron los colombianos, paso en Bogotá, paso en Medellín, está pasando en Cartagena, hoy hay todo un movimiento de renovación urbana desde la cultura ciudadana que están haciendo los quiteños y tiene unos elementos muy importantes, realmente cuando escuchamos aquí en Caracas “no, somos promotores de la cultura ciudadana” hay que mirar bien que hay dentro del concepto de cultura ciudadana. La cultura ciudadana tiene tres elementos fundamentales: el tema es la armonía que se da entre la moral, la ley y la cultura que es un aspecto medular, es decir cuando hablamos de cultura ciudadana hablamos de algo que se promueve desde el Estado se promueve en este caso desde el gobierno local, y es básicamente reconciliar los intereses de los distintos grupos que hacen vida en la ciudad con la finalidad de hacer patrones de convivencia, por eso cuando hablamos de los programas de cultura ciudadana se dice que hay programas de cultura ciudadana para la convivencia, hay programas de cultura ciudadana para la movilidad que es esa armonía que necesitamos que haya entre los conductores de transporte público, los conductores de autos particulares, los que usan la motocicleta y el que usa la bicicleta ... pero el punto fundamental de la cultura ciudadana es el respeto por la norma que es producto de un sistema de autorregulación, de que la gente comprenda de que viviendo dentro de las normas, actuando dentro de la normativa, dentro de las costumbres que hay en esa sociedad, que incluso, dentro de la misma cultura que hay en esa sociedad, respetando las normas se puede vivir mejor, y ese es el elemento más importante de la cultura ciudadana, la cultura ciudadana promueve, incita la convivencia porque es ese elemento de autorregulación, autoconocimiento que

permite que yo me comporte mejor dentro de la sociedad porque es algo así como ser bueno y comportarse bien paga, genera armonía y genera la posibilidad de que todos podamos coexistir de mejor manera ese es un elemento fundamental de la cultura ciudadana por eso cuando hablamos de Caracas, nuestra ciudad tiene un gran déficit de cultura ciudadana porque hay elementos muy importantes, hay una cultura anti ciudad, la gente siente que viviendo en Caracas se vive muy mal, que es mejor afuera o vivir en el interior, hay también una cultura de rechazo hacia el espacio público porque con el tema de la seguridad la gente decidió apertrecharse en los clubes, en sus casas, en los centros comerciales, pero hay otro elemento en el déficit de cultura ciudadana que es la falta de sentido de pertenencia y de apropiación, y uno de los elementos donde uno ve más la falta de cultura ciudadana es en el sistema de movilidad, de cómo nos movilizamos, las horas que pasamos en el tráfico, en la cola, de ida y de vuelta, las condiciones del transporte colectivo, que es terrible porque este es una de las pocas ciudades de América Latina donde el transporte público en vez de estar en manos del Estado está en manos de los particulares, son operadores particulares, son cooperativas ...

PA: ¿Cómo es el divorcio entre ley, moral y cultura?

FD: Obviamente nosotros tenemos que contextualizar toda esta situación y tenemos que decir que el déficit de cultura ciudadana y todo este tema del deterioro de los sistemas de transporte en Caracas del funcionamiento, sobretodo de este caos y anarquía que vivimos como ciudad es producto de la desinstitucionalidad de la ciudad, Es decir, no hay institución que sea capaz de regular y de poner orden, tenían una competencia las policías de circulación, eliminan las policías de circulación, se incorporan a las policías municipales y allá ha habido un deterioro incluso una involución en términos de lo que se había logrado al separar la policía de circulación a la policías que atienden todo el tema de la seguridad personal y de los bienes y de las personas. En este momento creo que necesitamos hacer un trabajo con todos estos grupos que son grupos de interés y que además tienen intereses distintos, prioridades distintas y necesidades distintas. Obviamente qué reclama el que va en el auto particular, el que está en el auto particular reclama mejores vías, vías expresas, menos tráfico pero no se baja de su carro, es decir, mucha gente no está dispuesta a sacrificar el uso del carro particular por el tema de la seguridad, pero además de eso te encuentras con que son víctimas de robos dentro de las unidades de autos particulares, además están en una permanente pelea con los motorizados. ...qué exigen los peatones? Respeto a las señales de tránsito, las cebras para poder pasar, el rayado para poder pasar...

es decir hay un conjunto de demandas que tienen que estar dentro de la agenda pública y que las instituciones deben tener capacidad para articularlas. El problema es que nosotros no tenemos planificación urbana, no tenemos planificación en cuanto a movilidad y transporte, no tenemos políticas que desestimulen el auto particular y estimulen el uso de la bicicleta o del transporte público, tenemos desafortunadamente una congestión vehicular que ha hecho que la gente busque desesperadamente moverse más rápido y eso es lo que ha traído incluso un deterioro de los grupos que se movilizan en la ciudad. Entonces a mi juicio ese divorcio entre la moral, la ley

y la cultura es producto de que está des institucionalizada la ciudad de que no funciona en este caso el INTTT, las policías municipales no tienen la capacidad para dar respuesta oportuna a las necesidades de estos grupos. ¿qué es lo que creo yo? Que parte de que hagamos un gran programa de cultura ciudadana, que hagamos una gran campaña, que podamos acometer todas las políticas públicas que sean necesarias para poder re institucionalizar la ciudad y darle el espacio a cada uno de estos actores.

..

PA: ¿Es necesaria una regulación para los ciclistas?

FC: Fíjate tu que cuando hablas de la ley, esto comienza tener sus promotores y sus detractores, hay gente que piensa que la ley en si es un instrumento de pedagogía de cultura ciudadana que permite formalizar los procesos que no están del todo claros, para otra gente sencillamente a ley viene a regular o a menoscabar derechos entonces es muy importante ver desde que perspectiva están estos grupos, cual es el enfoque, cual es el punto de vista que tienen. Lo ideal sería que pudiese haber una mesa de diálogo porque si hay unas cosas mínimas a mi juicio que si deberían regularse incluso por protección de los mismos ciclistas. El tema de la indumentaria, el tema de la posibilidad de si ocurre un accidente haya el menor riesgo posible dentro del que hay para el que va manejando la bicicleta, pero sí creo que una de las cosas más importantes que ha ocurrido en los últimos años aquí en Caracas, la asoc. Civil tiene 8 años. Cuando surgimos éramos muy pocos los que hablábamos de estos temas de renovación urbana, de intermodalidad en el transporte, del derecho de la bicicleta como un mecanismo de transporte legítimo, y hoy vemos que hay un movimiento muy importante de colectivos que están buscando reivindicar este derecho a la movilidad, yo creo que esta es una de las cosas más interesantes, o creo que es fundamental darles un espacio, ahí es donde los consejos comunales tienen un rol, los consejos municipales, los concejales, los alcaldes, la posibilidad de escuchar estas demandas, ...

yo soy optimista por naturaleza, yo soy de los que cree que todas estas demandas, estas reivindicaciones que solicitan estos grupos , en su momento van a tener un espacio porque de lo que si estoy convencidos es que los caraqueños están ávidos de tener una mejor ciudad, en materia de seguridad, en materia de movilidad, en materia de ambiente, en materia de espacio público, hay que ver en todo lo que se puede hacer en materia de la bicicleta y el espacio público...

- Guillermo Edgar

Guillermo Edgar: Bueno, mi nombre es Guillermo Edgar y soy arquitecto. Trabajo en la Unidad de Apoyo Comunal de la Dirección de Planificación Urbana de la Alcaldía de Caracas.

PA: ¿Qué actividades han llevado a cabo para fomentar el uso de la bicicleta?

GE: Bueno, yo creo que en los antecedentes que podríamos identificar en cuanto a la promoción de la bicicleta en el municipio Libertador en Caracas nos podemos remontar a una serie de mesas que se hicieron por parroquias en 2008 para armar la

plataforma de gobierno de Jorge Rodríguez, del Alcalde de Caracas. Ahí uno de los ejes de gobierno que salieron fue el tema de humanizar Caracas, de hacerla más accesible, más incluyente, entonces de ahí se han derivado una serie de acciones que mejoren la movilidad en la ciudad, eso implica por ejemplo hacer bulevares, rescatar los espacios públicos, es muy notorio como se ha transformado el centro de la ciudad a través de darles más espacios a los peatones, el tema de la *bulevarización* también ha sido clave, no solo en el centro geográfico de la ciudad como por ejemplo es Sabana Grande, eso también fue con el apoyo muy importante de PDVSA la Estancia, sino también en los otros centros de los otros núcleos urbanos que se han agregado a la ciudad, por ejemplo te puedo hablar de Antímano, te puedo hablar del 23 de enero, te puedo hablar de El Valle, o de Altagracia....

Estamos tratando de que Caracas sea una ciudad multicéntrica para empezar a cambiar la impronta que tenía que venía de conceptos urbanos y de ciudad como del modernismo pues, que entregan la ciudad al carro, al consumo, al dinero, a la inmediatez. Se está tratando digamos de revocar eso y que sean más ciudades para la convivencia y para el disfrute, entonces de ahí sale la necesidad de promover la bicicleta como un transporte alternativo y bueno, lo que se hizo fue convocar a una mesa de trabajo con todos los colectivos y los movimientos que ya estaban trabajando con eso.

Bueno, yo creo que toda esta serie de acciones se traducen en la calidad de la convivencia, en la cultura ciudadana de Caracas y de la Gran Caracas porque creo que el impacto es a nivel metropolitano. Lo interesante es que partimos del reconocimiento de que había gente trabajando ya en eso, gente organizándose ya en esos temas, entonces bueno, lo primero que hicimos hace un año, un año y medio fue hacer una mesa de trabajo con todos los colectivos que hasta ese momento teníamos identificado, hicimos una pequeña investigación ahí, y bueno, existe el antecedente de que en los años ochenta, noventa, se organizaban rodadas en Caracas que juntaban a centenares de personas pero desgraciadamente no, no fue un trabajo que tuviera continuidad, y al contrario, se fueron imponiendo políticas y concepciones de ciudad que privilegian el uso del carro o que privilegian la concentración de servicios en centros comerciales y le van quitando terreno a los peatones y a la gente en general.

PA: ¿Qué acciones han tomado para ampliar esto y que se establezca la bicicleta como medio de transporte?

GE: Bueno, como te decir al principio, esta primera opción tenía ese objetivo, el de promover la bicicleta y el de hacerla más accesible para mucha gente que había está excluida durante mucho tiempo a la posibilidad de tener una bicicleta, aunque el asunto de los barrios siempre ha sido diferente... Pero bueno, el objetivo del Rueda Libre era promover el uso de la bicicleta en un nivel recreacional, pero al mismo tiempo se empezó a ver la necesidad de hacer una infraestructura fija para garantizar lo que dice el ART 84 de la ley de transporte público que dice que el gobierno, las entidades estatales están obligadas a mejorar las condiciones para los sistemas de transporte a tracción a sangre, eso lo dice el art. 84, entonces bueno, la alcaldía Libertador, el Alcalde Jorge Rodríguez tomando en cuenta ese compromiso, comienza a hacer una serie de propuestas de ciclo vías fijas y también digamos que

es una corriente que viene creciendo en las principales ciudades de América latina, Santiago de Chile, BS AS, Rio de Janeiro, México DF ... por eso se plantea la primer ciclo vía fija que tiene el planteamiento de enlazar las residencias estudiantil Los Andes que está frente a la Torre la Previsora, al inicio del Boulevard de Sabana Grande con el objetivo estudiantil que residen ahí, que principalmente son la UCV y la UBA, entonces se comienza el proyecto y el trazo del primer tramo de esta ciclo vía fija que está por concluir, esta por inaugurarse, y esto es parte de una red de ciclo vías fijas que tienen varias soluciones urbanas arquitectónicas diferentes que pueden ser o compartir la vía con los carros o tener un canal exclusivo, confinado para las bicicletas. En este primer tramos es así, va confinado tanto para peatones como para bicicletas y está separado físicamente de la circulación de los carros

PA: ¿Por qué separarlos?

GE: Porque en el caso de este tramo, el tramo que va a vincular las residencias estudiantil con la universidad era muy complicado, se hizo una serie de conteo, de hecho se redujo un carril de la gente que va de este a oeste porque es mucho menor el flujo que va de oeste a este que el que va de este a oeste. Se hizo un conteo, se hizo un estudio técnico específico y se decidió confinarlos así porque, quizás por los sujetos a quien va destinado esta ciclo vía que son estudiantes, chicos y chicas, si se justificaba el confinamiento particular. Como te decía para el segundo tramo de esa ciclo vía, o para los que van a continuar hacia el centro y hacia el oeste se pueden tomar en cuenta otro tipo de confinamiento de ciclo vía o de carriles compartidos. En ciudades, yo conozco el tema de México DF, porque yo soy mexicano, yo estudie en mexicana, ahí hay dentro de la ciudad, en la red de ciclo vías hay tres o cuatro tipos de soluciones: hay confinados, hay vías que pasan por el medio, hay sistema BRT como el Bus Caracas que lo comparten las bicicletas y el BRT, hay también un sistema de trolebuses eléctricos que también comparten la vía del trolebús con las bicicletas, o sea hay toda una gama de soluciones, entonces en esta primera solución se tomó la opción del confinamiento.

PA: ¿A dónde piensan expandir las ciclovías si es que lo piensan hacer?

GE: Esta primera fase de la ciclo vía contempla una expansión hacia otro núcleo estudiantil importante que es la UNEARTE la universidad de las artes, de hecho estamos estudiando alternativas para resolver un nodo vial, peatonal de la circulación de bicicleta muy complicado que es plaza Venezuela. Una vez *resolvido* ese nodo, esa ciclo vía va a continuar hacia Bellas Artes para permitirle a los estudiantes de las residencias llegar a la UNEARTE, y esa ciclo vía después va a continuar hasta el parque del Calvario, de manera que tengamos una circulación este – oeste, estamos las alternativas para tener un trazo adecuado ahí y poder aprovechar eso para ordenar la vialidad en la ciudad, hay un plan de movilidad, como te decía de todo el municipio, que contempla el mejoramiento del circula miento peatonal y el comienzo de una red de ciclo vías

PA: ¿Desde tu experiencia, el cambio que quieren implementar, en cuánto tiempo?

GE: Bueno, no sé, yo te puedo decir que hemos avanzado bastante porque estamos, con la experiencia de los circuitos de Caracas Rueda Libre estamos creando instancias que no existían, nunca antes en la historia de Caracas había existido instancias en donde consejos comunales o gente organizada en los territorios se pusiera a discutir el tema de la movilidad y del uso de la bicicleta.

Entonces estamos creando estas instancias de la nada y ha habido una gran recepción y ha habido un gran interés de la gente, porque creemos que debe haber un modelo diferente al que hay en Río, en Buenos Aires, al que hay en Bogotá, tiene que haber un modelo específico para Caracas, que sea acorde con el Plan Patria 2013-2019, con el rumbo que está tomando Venezuela, tiene que ser acorde a eso. Entonces estamos avanzando pero no te puedo decir tiempos reales, te puedo decir que para cualquier persona que visite el centro, el casco central de Caracas puede ver que de cuatro o cinco años para acá hay un cambio drástico, que hay espacio para peatones, que se han recuperado espacios públicos, entonces creo que se pueden dar cambios rápidos, inclusive si uno se plantea cambios estructurales pueden ser cambios rápidos, entonces lo puedes ver ahora, ahora hay mucha gente andando en bicicleta, si tú te paras en un lugar como es Plaza Venezuela tu puedes contar gente en bicicleta, en el día pasan cientos de ciclistas, entonces creo que hay cambios muy notorios pero no te puedo hablar de tiempo.

- **José Duque**

Yo me llamo José Duque yo soy profesor de la USB y De la UCV, y presidente del Instituto Internacional de Desarrollo y Cooperación (IDEC).

PA: ¿Qué acciones se han tomado en relación al uso de la bici?

JD: Dentro del programa del instituto tenemos la movilidad verde que el objetivo principal es la concientización a la comunidad del concepto de sustentabilidad y de movilidad. Entonces porque movilidad se entiende como una movilidad verde, la gente lo confunde con muchas cosas, movilidad verde incluye bicicletas, incluye sillas de rueda, patinetas, peatones, eso es movilidad verde. Y nosotros entre movilidad verde sacamos la variable de la bicicleta, como un medio de transporte un medio recreativo y un medio de turismo, para hacer también turismo ecológico, y turismo que va en favor de la ecología.

PA: ¿Cómo se encuentra Caracas actualmente en cuanto a ese tema de movilidad sustentable?

JD: desde el punto de vista de movilidad, movilidad verde, está muy pobre, porque en ccs si observamos los grupos que existen de ciclismo se puede dividir en dos partes una que es el ciclismo de diversión o de tiempo libre que es los grupos de competencia o de paseo, y dos o tres grupos que están trabajando la movilidad verde urbana, el máximo de los ciclistas están enfocados hacia la parte del manejo del tiempo libre que es la competencia, que es las rodadas de noche, que es los paseos, pero en la movilidad sustentable es difícil porque es un trabajo comunitario y las dos

o 3 personas que existen están trabajando al tiempo con la concientización y el fortalecimiento de valores ciudadanos.

PA: ¿Qué actividades se deben llevar a cabo y quienes se deben ver involucrados para que esto cale en la sociedad?

JD: mira el primer punto es la integración de los entes involucrados primero hay que integrar al gobierno desde el más alto nivel, por si no hay un reconocimiento de que la movilidad verde es útil, no hacemos nada. Y ustedes ven en ccs como esta ccs, llena de tráfico, motorizados, y un paréntesis con los motorizados, una de las amenazas de la bicicleta es la moto, por dos razones, una cuánto cuesta una bicicleta ahorita cuesta dos veces más que una moto. Entonces qué pasa, que muchos de los ciclistas que trabajaban con la bicicleta y que iban a su trabajo en bici, hoy en día vendieron su bici y con la mitad del costo de la bici compraron una moto. Sabes que pasa, que uno de los grandes desafíos es luchar contra, el uso de la moto, una de las razones. La otra razón es el costo de la gasolina, como la gasolina no vale tampoco nada, tu le echas un tanque con una moto con 50centimos que pasa entonces que la gente no le importa la parte de cuánto gasta en una moto. Cuando se unen los actores principales que es el actor público, con el actor local, y con los entes involucrados, las organizaciones asociaciones y colectivos ahí podemos tener el primer plan que es la culturización de la bicicleta como un medio de transporte. Pero que a gente lo entienda como un medio de transporte, porque todo el mundo habla de medio de transporte sustentable la gente no sabe para qué sirve ni que es. Un medio de transporte sustentable es que tu uses la bicicleta, la uses por convicción, la uses por necesidad. Y que tengas que ir a la universidad, como hacen mis alumnos que van a la universidad en bicicleta, se llegan a san Martin en bicicleta arriba le ponen “yo manejo mi bicicleta” y llegan sudaditas allá a la universidad, se echan agua en la cabeza y siguen. Pero, ¿Quién está dispuesto a hacer eso? Ustedes no están dispuestas, o si. De agarra la bicicleta, dejar su carro, e irse en bicicleta.

PA: ¿Qué opina del estado de esas negociaciones con los entes gubernamentales actualmente?

JD: Mira para que tú puedas desarrollar el sistema de transporte o la bicicleta tienes que primero tienes que integrar a todos los actores los proyectos están siendo ejecutados por personas puntuales. Pero todo el mundo siente lo mismo, si tu entrevistas a los colectivos de Maturín, o a los colectivos de san Cristóbal o de la guaira todo el mundo piensa igual, dicen bueno la bicicleta hay accidentes, están matando a los ciclistas, hay inseguridad, hay esto yo me meto en los huecos y me mato por qué? Porque no hay una conciencia. Y la conciencia, no solamente del conductor de autos si no es la conciencia de parte del mismo ciclista que yo tengo que estar seguro para que estoy en bicicleta, como hago en bicicleta, y cuales mi riesgo cuando estoy en la bicicleta. Entonces es análisis de riesgo y minimización de esos impactos, para que yo pueda llegar a establecer eso, justamente que hago? Es justamente esa integración y que los entes justamente piensen en que si yo uso una bicicleta como la bicicleta tengo que estar integrado a otro transporte, no solo. En la simón Bolívar hay un proyecto excelente, que es integrando la bici en la Simón

Bolívar, en la UCV también se esta integrando en otro de la universidad pero además como yo integro la bicicleta a los transportes colectivos. Entonces es haciendo un forma de que la bicicleta enganche en el autobús, cuelgo en el autobús, luego llego a la universidad, saco mi bicicleta y me voy dentro de la universidad a moverme en bicicleta. Eso es como yo veo que puede funcionar.

- **Juan Rondón**

Juan Rondón: Bueno, Juan Andrés Rondón, soy magíster en transporte urbano de la USB, en este momento estoy como consultor de transporte, ya llevo dos años desarrollándome en esa área, trabajando ese tema, con sistemas inteligentes de transporte en Colombia, México y Venezuela, y anteriormente era el ex, ex presidente del instituto autónomo para el tránsito, transporte y circulación en el municipio Chacao.

PA: ¿Cómo fue la gestión dentro del instituto para promover la bicicleta y la ciclo vía?

JR: Bueno, realmente eso fue un impulso del Ex Alcalde Leopoldo López, quien fue el que empezó a hablar sobre la bicicleta como modo alternativo de transporte, y bueno realmente nos conectamos con la idea de ver, pero bueno, realmente tenemos que ir a eso, vamos a armar una ciclo vía, de por sí, él plantea la idea, y nos sentamos el equipo técnico, lo que era la dirección de ingeniería vial en ese momento, el ingeniero Jesús Uzcategui, y empezamos a estructurarlo y teníamos a una de esas rodadoras que se llamaba Aracelis Acosta que estaba desarrollando en ese momento justamente una tesis de ciclovías para la universidad USB y armamos toda esa idea y empezamos a estructurar todo lo que era la, todo este modelo diferente de cómo usar la bicicleta en el municipio Chacao, ya y sin decirte que antes la ex alcalde Irene Saez también estaba haciendo ese trabajo, de por si desarrolló una ciclovía en el municipio, a lo mejor no tan técnica como la que se desarrollo con el alcalde Leopoldo López, pero si dio los primeros pasos y las primeras señalizaciones en el uso de la bicicletas.

PA: ¿Cuál era el objetivo y que se hizo para promoverla?

JR: Bueno realmente el impulso y el uso de la bicicleta estaba muy basado en que fuera un modo alternativo de transporte, o sea que no solamente utilizara el transporte público, el metro o sea, toda esta gama que tiene el municipio y esa facilidad de poderte trasladar, hasta aceras anchas para poder utilizarla y caminar y poder llegar a tiempo a cualquier sitio también bueno aprovechar la bicicleta, además que en el municipio Chacao hay gente que utiliza la bicicleta para trasladarse.

Entonces qué se quería con esto; aprovechar la oportunidad de poder utilizar la bicicleta para poder llegar a tu trabajo para poder ir a la escuela para poder ir a la universidad, al postgrado, a hacer compras, a lo que tú quisieras, y armamos toda una estructura técnica con señalizaciones, demarcación, fueron 14km de recorrido en bicicleta que conectaba prácticamente un alto porcentaje del municipio y con las miras en este caso de que la gente pudiese trasladarse con seguridad. Si tuvimos

nuestros problemas, realmente no se logró mucho el objetivo porque muchos detractores atacaron el tema de la ciclovia, o sea el hecho de que teníamos que compartir canal con el vehículo también generaba mucho mucho, mucho roce, o sea porque queríamos era que la, que el canal de ciclo vía estuviese en la acera. Entonces era como que un paquete completo que estaba presentando el municipio Chacao de alternativa para poder movilizarte dentro del municipio.

Después nace trasChacao; TransChacao también va con una visión de poder también apoyar a la bicicleta y salen las primeras unidades con racks para trasladar la bicicleta, o sea, cuestión de que aprovecharas que si bajabas los Palos Grandes en bicicleta, pudieses cómodamente subir en el Traschacao y a cualquier transversal donde tu vivieras, conectarla también con las amplias aceras que tiene la av. Fco de Miranda, o sea porque también puedes caminar, usar la bicicleta, montarte en transporte, trasladarte en el metro y muy cómodamente todas esas alternativas te iban a dar movilidad. Era todo una estructura muy organizada de darle movimiento al municipio en un alto porcentaje, entonces de por si te digo que logramos llegar a casi un noventa por ciento de todo lo que era un servicio de movilidad dentro de Chacao.

Muchos proyectos se quedaron ahí, o sea, llegamos a ese 14%, llegamos a la señalización, llegamos a la normativa, hicimos estructuras como estas, donde agarrábamos publicidad con el tema de la ciclovia, señalización, explicando cómo se hace una señalización, cómo se le da un paso a un ciclista cuando tiene que atravesar una intersección, o sea todo todo todo, los estacionamientos en puntos clave, en zonas donde pudiesen llegar, centro comerciales, plazas públicas como la plaza Altamira, como el centro San Ignacio que tiene una estructura todavía vigente para cualquier ciclista pueda todavía cómodamente resguardar su bicicleta de forma segura, y la idea era esa. Conversamos con la gente del Metro, lamentablemente no pudimos lograr que la bicicleta se trasladara en los vagones del metro en los fines de semana, que era algo que le pedimos y le planteamos en diferentes reuniones y no se pudo lograr. Transchacao lo pudo lograr con el tema de los racks de bicicletas pero también se presentaron problemas porque hay una cultura del uso de las vías que no es la acorde en este tipo de ciudades, donde los motorizados no respetan los canales de circulación y muchas veces se encontraban con el rack de la bicicleta en un cruce indebido, peatones que tampoco respetan la normativa, en vez de cruzar por el rayado peatonal atraviesan la vía y se conseguían con el autobús y el rack de la bicicleta, o sea, muchísimos y muchísimos contratiempos, no decían que nosotros íbamos a abandonar el proyecto para no seguir, sino todo lo contrario, nos dimos cuenta que mucha veces se trataba como una excusa para no usar la bicicleta y por qué te digo ese argumento, mucha gente decía: en mi carro con aire acondicionado y música sigo estando cómodo, en la bicicleta sudando arriesgando mi vida no me siento seguro. Entonces se trabajaron también campañas, se hicieron stickers, se hicieron tobilleras reflectabas con el emblema de Chacao para que la gente se resguardara el ruedo del pantalón y no se enredara con el pedal, o sea muchas cosas se hicieron para que eso se mantuviera. El alcalde salía los viernes a hacer un recorrido en bicicleta, salía de su casa en bicicleta y llegaba a la alcaldía en bicicleta. Hacíamos recorridos de todo el circuito y la gente veía al alcalde trasladan donde, muchos directivos hicieron

recorridos permanentes para demostrar que si se podía utilizar la bicicleta, pero era un trabajo de mucha constancia. Y el otro punto es que en ningún momento se abandonó sino todo lo contrario, se reforzó mucho en vez de lo que había pasado de que la gente lo atacaba, lo llevábamos a foros universitarios, fuimos a foros de la UCV, fuimos a foros internacionales, estuvimos en la convención de transporte en Lima Perú presentando la ciclo vía, hablándola llevándola a la mesa de trabajo, fuimos a Bogotá y firmamos él, en este caso el, ese pacto como de unión las ciudades latinoamericanas en apoyo de la bicicleta, creamos aquí una sociedad, una ONG dirigida a los, básicamente dándole la ciclovía a gente experta en bicicletas para que mantuviera la ciclovía activa, de por si la ONG se llamaba “amigos de la ciclovía” y para usted de contar qué no hicimos, pero bueno, lamentablemente o sea, es un tema de continuidad y eso ya, es un tema de lo que estamos viviendo en estos momentos.

PA: ¿En qué consiste el registro de ciclistas y su opinión al respecto?

JR: Yo, el tema del registro era porque qué más le puede doler a un ciclista que lo que le pertenece que sería su bicicleta y su vía, su vía de circulación. Entonces qué mejor que trasladarle ese proyecto a organizaciones o a ciclistas organizados para que puedan mantener la ciclovía en el tiempo porque dentro de la dinámica de la alcaldía son muchísimas las aristas que mueve la alcaldía. Un instituto de transporte se tienen que agregar muchísimas cosas, y qué mejor que un alisado que se encargue de que funcione, de que se mantenga en el tiempo. Esa era la idea de tener a los ciclistas unidos. Esos detalles sobre la legalidad, es verdad, deberían tener algún documento que certifique la conducción de la bicicleta, que debería tener un certificado de salud, todas esas cosas porque sigue siendo un vehículo, es tracción a sangre es también, está compartiendo la vialidad, está compartiendo la ciudad y está compartiendo el día a día, por la estrategia de poder organizar y de poder trasladar la ciclovía, y no la ciclovía como estructura sino como funcionamiento, que realmente la gente la utilizara, la promocionara, que dijera realmente que vamos a ver cine en la calle, entonces esa noche íbamos a proyectar una película “il postino” y la íbamos a ver en la plaza bolívar de Chacao, y todos los ciclistas ir a la plaza y observarla, ese tipo de programación, no hay nada mejor que tener una organización, o un grupo de ciclistas organizados que se encargara de eso, que si están viendo que el inventario de las señalización, se me está desgastando la señalización, tenemos que reforzar el tema de los estacionamientos de bicicletas, tenemos que crear más espacios para los ciclistas, todas esas cosas que ellos pudieran demandar, y no crear un departamento burocrático dentro de la alcaldía que se encargara de ese tipo de cosas. Esa era la estrategia real de tener una organización, cuestión que fue apoyada por la Ciclo vía Unida de las Américas porque la ciclovia unida de las Américas buscaba era eso, que los activistas que los ciclistas organizados se encargaran de todo esto, ellos son los que velan, ellos son los que saben, ellos son los que viven su tema de la bicicleta con pasión, con emoción, con alegría, entonces esa era la gran jugada. Qué pasó con eso? Lamentablemente nos organizamos, se colocaron algunos aportes por medio de la alcaldía pero no se consiguió más financiamiento, las ONGs viven de donaciones, de esos aportes y realmente no se pudo consolidar y la alcaldía tuvo que asumir el peso de la bicicleta por un buen tiempo hasta que empezamos a cambiar las estrategias del

uso de la bicicleta basados con estos acuerdos que teníamos con la ciclovía unida de las Américas.

PA: ¿El cambio al uso recreativo se hizo en paralelo al uso de la ciclovía como transporte?

JR: No, no , se hizo en paralelo, o sea, qué queríamos nosotros con eso aprovechar de ese espacio recreativo los fines de semana de vender nuestros recorridos en bicicleta para trabajar, estudiar, todo lo que tu quisieras. Y el punto que yo decía, bueno, al colegio, vamos al colegio en bicicleta, de por sí programas que intentamos impulsar. Vamos al colegio, pero el problema de la inseguridad que era otro de los temas, el tema de los secuestros, que le iban a malograr la bicicleta a mi hijo. Íbamos a reuniones vecinales en las noches y hablando con los vecinos y decían “ no lo veo así, yo no lo veo tan seguro, no hay garantías, yo no veo a mi niño llegando al colegio y enganchando su bicicleta y que venga un delincuente y le arranque la bicicleta o me malogre a mi hijo. Entonces todas esas cosas fueron como atándose, y de paso en un elemento tan complicado como fue la, del 2000 para acá, porque eventos políticos de todo tipo, situaciones de conflicto, todas esas cosas como para que, para armarlo, para complementarlo, no fue nada fácil. Fuimos muy tercos porque estuvimos casi cinco a seis años trabajando muy duramente con esto. Creamos a los guardianes de la ciclo vía , lo juramentamos y todo, donde les creamos un uniforme bellísimo, naranja con negro con bandas reflectabas donde eran puras personas que querían colaborar y eran los guardianes, eran eso, los que se encargaban de vigilar los canales, eran expertos en primeros auxilios, si cualquiera se caía ellos tenían en su maletín para hacer primeros auxilios. Qué no hicimos nosotros para mantener este proyecto y creo que fuimos el único municipio en Venezuela que trabajamos el tema de la ciclovía como un todo, no fue que lo descuidamos, o fue un momento, o fue un momento político, o fue solo en la inauguración , o sea , nos dedicamos a crear estrategias, a reforzar, a apoyo con la policía de circulación ciclista para que resguardaran a los ciclistas, apoyo con los guardianes de la ciclovía también, que era como una policía especial pero para la ciclovía, y apoyaban y ayudaban a cualquier vecino ... apostamos por la bicicleta, nunca lo abandonamos, siempre estuvimos tercos con ese tema y lamentablemente no tuvo continuidad

PA: ¿Por qué se fue perdiendo?

JR: Se fue perdiendo por la dinámica del país, este es un país que tiene muchas controversias, y yo en este caso no quisiera decir es culpa de este o es culpa de otro, nada por el estilo, yo creo que la gente no está concentrada realmente como en un fin, las ciudades necesitan ciudades muy puntuales y las ciclovías en Latinoamérica, no solamente aquí en Caracas, ha sido como un medio alternativo de transporte, una acción muy difícil. Bogotá tiene ciclo parqueaderos que sin para que tu estaciones tu bici en el transmilenium , entonces enganchas tu bicicleta, agarras tu ruta de autobús y te trasladas, pero Bogotá no tiene la cantidad de usuarios que debería tener de lunes a viernes para la gran ciclovía que tienen ellos ...

Creo que nosotros también fue muy cuesta arriba porque cuando los ciclistas estaban, siempre ha habido ciclistas organizados, pero como unirlos a todos no era tan fácil, qué te digo? En este momento sí se puede hacer. El ciclismo activo está en la calle, están haciendo recorridos nocturnos y lo están haciendo por su cuenta, sin ningún respaldo de ninguna autoridad, sin ningunos permisos, nada de eso, entonces imagínate agarrar un grupo de personas como los de ahora con un proyecto como el que se hizo en 2004, eso sería ideal, porque es una fusión clave, además que las alcaldías tienen que ir de la mano de las comunidades, las alcaldías no funcionan solas, las alcaldías funcionan con el vecino, con toda esta gente, eso sería una estrategia clave para poder trabajarlo y creo que la bicicleta está más viva que nunca, la alcaldía de Caracas está haciendo un buen trabajo ... y el otro punto que la bicicleta tiene que apostar a eso, a la integración de Caracas, que Sucre, que Baruta, que Chacao, que Libertador sean un solo circuito, no un circuito por municipio.

PA: Se planteó la alianza con otras alcaldías para expandir la ciclovía?

JR: Si, si se planteó, pero claro, qué pasaba, que muchas cosas que Chacao estaba logrando, muchas alcaldías las estaban comenzando a resolver. Mientras ya en Chacao estaban resolviendo problemas con semáforos, en Sucre, en, no tenían presupuesto. Sucre en este caso era oposición del municipio, Baruta era aliado pero Baruta tenía unos problemas diferentes, entonces esas cosas eran una controversia, y eso no solo pasaba con la bicicleta, eso pasaba con cualquier proyecto que se quiera hacer con los municipios de Caracas.

- Juli Estrada

Juli Estrada: Mi nombre es Juli, tengo 23 años, estoy graduada de estudios internacionales de la UCV, actualmente me desempeño como productora independiente y formo parte del colectivo Bicimamis.

JE: Bicimamis es un colectivo que surgió principalmente enfocado a las chicas a que pierdan el miedo a usar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, lo creamos varias chicas porque notamos nosotras por nuestra propia experiencia que cuando montábamos bicicleta nos daba un poco más de miedo que a los chicos, o digamos que teníamos un poco más de resistencia, por eso pensamos que quizás hacer un grupo de chicas para chicas podía animarnos más a salir en bicicleta.

PA: ¿Quiénes son estas chicas?

JE: El colectivo Bicimamis como tal surgió en octubre de 2011, eso significa que ya tenemos más de un año trabajando. ... La conformación actual del colectivo es: Gabriela Aguilar, María Luisa Campos, Yesenia Sumosa, y yo, que soy Juli Estrada.

PA: Objetivos de Bicimamis

JE: El colectivo Bicimamis tiene varios objetivos: El primer objetivo es incentivar a las chicas a usar la bicicleta como medio de transporte, es decir, empoderar a la mujer para que se sientan cómodas montando bici; El segundo es también lograr un poco

más de visibilidad o de receptividad por parte de los usuarios de la calle, los conducteros, los peatones, el resto digamos de los sectores sociales que hacen vida en el espacio público, también la atención de los entes que se encargan del gobierno para que nos proporcionen una mejor infraestructura y en general diría que esos tres objetivos a lo que contribuyen es a ser una mejor ciudad.

PA: ¿Esto es a ser mujer o a ser ciclista?

JE: Para que vean ambas cosas porque él, la motivación del colectivo fue que sentimos que ser mujer y ser ciclista era más difícil que ser hombre y ser ciclista. Entonces es llamar la atención sobre las mujeres utilizando la bicicleta. Si cualquier chica puede utilizar la bici, se siente capaz de utilizarla, no le da miedo la calle, no le da miedo utilizar la bicicleta, se siente ella capaz de subir una de las colinas de Caracas que la cultura popular alrededor de eso dice que es muy difícil, entonces cualquier ciudadano se va a ver motivado a hacerlo.

PA: ¿cuáles son las actividades que organizan?

JE: Nuestras actividades como colectivo son lo que denominamos las rodadas domingueras que son rodadas que hacemos todos los domingos en distintos puntos de la ciudad, llegamos a una plaza, a un sitio publico cualquiera, fuimos a zoológico de caricua, hemos subido al mirador de Valle Arriba, y digamos que esas son nuestras actividades regulares, las hacemos todos los domingos con muy pocas excepciones lo que significa que llevamos cerca de 52 domingos rodando por la ciudad, y la idea de estas rodadas es que las chicas, y los chicos también porque las rodadas no son exclusivas, se animen a rodar en la calle, es decir en los canales que generalmente están utilizados por carros, en un día donde el tráfico es más suave y por lo tanto van a tener menos problemas para acostumbrarse.

Además de estas actividades regulares hemos hecho algunas rodadas especiales, el 14 de febrero de 2012 hicimos una rodada que se llamaba “ama tu bici”, la hicimos un miércoles en la noche porque la idea era ser visibles ante un grupo distinto de personas y movernos por un tráfico diferente, el tráfico de los miércoles en la noche es distinto al de los domingos en la mañana, hicimos también una rodada en septiembre de 2012 por el Día mundial sin autos y la idea de la rodada era llama un poco hacia el respeto del ciclista porque nos sentimos a veces vulnerable como nos tratan los usuarios de las vías, no solo los conductores sino también el fenómeno de los motorizados que aquí es muy común y que no siempre respetan las señales de tránsito ni están sensibilizados hacia las particularidades de los ciclistas y por eso decidimos hacerla ese día, y hoy hicimos nuestra primera competición, no fue una carrera de velocidad más bien de retos, fue solo para chicas y participaban en parejas y la idea era introducir este elemento de competitividad en lo que es utilizar la calle en bicicleta

PA: De qué modo las ve la gente en la calle?

JE: La percepción hacia los ciclistas a mi parecer es muy variada y lo notas cuando eres ciclista y sales a la calle y en una esquina una persona te puede decir “que fino

que utilices la bicicleta, me parece genial”, en la siguiente cuadra te pueden decir que estás loco, en la siguiente te pueden decir que esto no es Paris, esto no es Nueva York ... otra persona te puede decir que es peligroso y otra persona, que es la que más nos gusta encontrarnos, nos dice “cómo me uno a ustedes? Donde puedo empezar a rodar?”. Las percepciones de todos estos grupos me parecen que son normales, nuestra idea es ir cambiándolas con el tiempo, lo que queremos es que la gente pierda el miedo a pesar de que Caracas es una ciudad peligrosa para rodar.

Entendemos que la gente piense eso porque quizás la infraestructura y la cultura no han enviado el mensaje a la gente de que es posible, muchos otros lugares empezaron así y bueno, la única forma de lograr mejores condiciones es saliendo a la calle y haciéndonos notar, entonces lo que queremos es que la gente cambie la percepción negativa hacia el ciclismo urbano por una positiva y que vean que realmente es una alternativa utilizar la bicicleta en Caracas y que las colinas realmente no van a ser un obstáculo y que el calor tampoco lo es, que los conductores no lo son tampoco sino que uno los reeduca de una manera diferente y sin nos reeducamos nosotros mismos como ciclistas para también tener cierto respeto y convivencia con el resto de los usuarios de la calle.

PA: ¿Cuál es su visión de Caracas?

JE: La visión de Caracas para bicimamis yo pienso que es de una ciudad que puede ser más amigable pedaleando, es lo que tratamos de demostrar todos los días no solamente los domingos cuando hacemos la rodada dominguera sino cada vez que utilizamos la bicicleta para hacer nuestras diligencias, para ir al trabajo, lo que sea. La idea es demostrar que la ciudad puede ser más amigable si la pedaleas, y mi visión personal con respecto a Caracas, es muy similar pienso que todavía hay trabajo que hacer, por eso estamos en esto, estamos muy contentas de que otros colectivos también hagan lo mismo y otros similares como Ser Urbano por ejemplo, que no utiliza la bicicleta digamos como un objetivo particular pero también tiene la filosofía de rescatar los espacio públicos. Pensamos que hay muchas similitudes con este y otros colectivos y la idea es que podamos engranar para que nuestras actividades sumen para ese fin que es hacer una ciudad mejor.

PA: Cómo es hoy Caracas?

JE: ¿Cómo es hoy Caracas? Yo pienso que está en proceso de reeducación, nosotras digamos como colectivo estamos haciendo lo que podemos para enseñarle a la gente que la bicicleta es una opción, pero, y esto tiene que ver mucho con el trabajo de otros colectivos, la bicicleta aunque sea nuestro objetivo fundamental y nuestro ámbito de acción no es lo único que queremos exportar como idea, al final de cada rodada por ejemplo hacemos un picnic porque la idea es que la gente socialice, que se conozcan, poder hablar de cual tipo de trabajo tiene cada uno, de que hay ingenieros fotógrafos, graduados, hay estudiantes ... hay gente que viene de sitios muy diferentes de la ciudad, hay gente que utiliza muchos tipos de bicicleta, la idea es que nos demos cuenta que a partir de la diversidad se puede construir.

PA: Bajo que normativa se rigen

JE: La relación de nuestro colectivo con las normativas que hayan vigentes son en cierta forma ambivalente porque si hay instrumentos legales que enmarcan hasta cierto punto el ciclismo urbano, la bicicleta no es realmente tomada en cuenta como medio de transporte, y eso es lo que nosotros tratamos hacer ver en cada una de nuestras actividades.

Y también tratamos de imponer una cierta filosofía de hazlo tú mismo en cuanto a si quieres sentirte preparado e independiente para poder usar la bicicleta en la calle tienes que tener un conocimiento mínimo de las señales que debes hacer de cómo debes manejar bicicleta y de cuales son los elementos que tu bicicleta debe tener al día para que puedas salir a rodar sin peligro. Entonces, más que normativas son valores que intentamos promover.

PA: Como ha sido la relación con los entes gubernamentales?

JE: Nuestra relación con los entes gubernamentales ha sido hasta cierto punto positiva. Yo pienso que hay algunas cosas que pueden tener mas celeridad, o sea que los resultados podríamos estarlos viendo ahora pero bueno, a veces los tiempos son los que uno quisiera. Con respecto al plan Caracas Rueda Libre, sí, los colectivos Bicimamis y CicloGuerrilla colaboraron con el IMDERE para la planificación y ejecución de las rutas que se usan en los circuitos de Caracas Rueda Libre. Lo que pasa es que ese plan debería tener dos rutas más que esperamos que nos sorprendan abriéndolas al publico dentro de poco. En general como te digo ha sido buena la receptividad pero nos gustaría que no solo hubiera receptividad sino pro actividad en cuanto a que los entes gubernamentales manejan otros canales, manejan otros fondos y otros medios que nosotros no tenemos. Como ciudadanía estamos haciendo lo posible para organizarnos y, además del resto de nuestras actividades, porque somos personas también trabajamos, estudiamos, seguir insistiendo en el ciclismo urbano, pero necesitamos que otros entres gubernamentales, la academia, medios de comunicación, entes privados también vean la forma de aportar al ciclismo urbano y hacia hacer una ciudad más amigable

PA: Es necesario el marco legal?

JE: En cuanto a si es necesario un marco legal o una cultura, yo pienso que las dos cosas van de la mano. Es como hablar de cultura e infraestructura ¿qué tiene que haber primero: una ciclovía porque se supone que eso va a incentivar a los ciclistas o primero tienen que haber ciclistas para que te proporcionen la ciclovía? Pienso que si pudiéramos conseguirlo todo al mismo tiempo sería genial, no podemos hacerlo, entonces mi opinión personal, y que creo que es compartida por bastantes personas de la comunidad ciclista es que primero hay que crear una cultura amigable hacia el ciclista urbano empezando por nosotros mismo, por conocer ciertos deberes y derechos en cuanto a la vía para no ser tampoco abusadores como los demás usuarios que criticamos e ir expandiendo esa cultura hacia el resto de las personas que usan la calle, los conductores, los peatones y así progresivamente ir llegando a otros sectores. Si hace falta una normativa, supongo que esa es una pregunta bastante controvertida. Yo pienso que si debería haber un marco regulatorio así como, en el sentido de que queremos ser usuarios, como los demás conductores y peatones también deberíamos

estar sujetos a una serie de derechos y deberes de los que no deberíamos escapar, deberíamos tener ciertas garantías pero también deberes que cumplir para ser buenos ciudadanos. En cuanto a la normativa, lo delicado sería como puede enfocarse en forma que no pase por alto las necesidades ciclistas pero tampoco perjudique las necesidades del resto de los usuarios.

- **Manuel Valera – Plaza La Castellana**

Manuel Valera: Mi nombre es Manuel Valera, tengo 26 años, pertenezco al colectivo Ciclo Guerrilla Urbana y actualmente estoy estudiando Física y voy a empezar a trabajar en FunBicis como Sismólogo.

PA: ¿Qué es Ciclo Guerrilla Urbana?

MV: CG nace en abril de 2011 y lo conformamos en ese momento Daniel Ramírez y mi persona, que teníamos una idea de hacer una guerrilla comunicacional a través del arte urbano. Básicamente haciendo estenciles, queríamos hacer estenciles por toda la ciudad de manera de que la idea de la bici se empezara a calar o permear dentro de la psiquis caraqueña porque realmente había desaparecido totalmente. Luego con el tiempo nos dimos cuenta de que había habido otros intentos de popularizar la bicicleta en la ciudad pero en ese momento no había ningún tipo de presencia de la bici por ahí y entonces, lo que queríamos era empezar a despertar la curiosidad a la gente en CCS a través de eso.

No pasó ni una semana cuando el periodista Cheo Caravajal nos invita a sus tertulias Más Bici, Más Café, Más Ciudad en las cuales estábamos invitados Ciclo Guerrilla, Ciclovía Caracas que era un colectivo aparte en ese momento, Se rUrban y Una Sampablera por CCs. En esas tertulias que fueron 4 sábados o domingos, en distintos cafés de la ciudad tuvimos oportunidad de conocer a nuevos integrantes que luego pasaron a ser parte del colectivo y ahí sería quizás que se forma el colectivo como tal de una manera más concreta cuando ya teníamos a Pedro a Humberto a Román, ya había entrado Zoveida también, y varios otros personajes que pusieron su granito de arena y entonces empezamos a hacer la biciescuela entre todos, fue una idea que surgió del colectivo y también se nos ocurrió reactivar la masa crítica. Porque ya Daniel y yo habíamos ido a varias masas críticas de las que se hacían con Steven Bodzin y bueno tenían su propia manera de ser. Nosotros quisimos reimpulsarla, reorganizarla y darle como un una nueva identidad y traer a más personas y tratar de hacerla lo más masiva posible realmente.

PA: ¿cuáles habían sido los intentos realizados antes?

MV: Bueno, específicamente recuerdo que en algún momento se nos acercó un activista del Valle o Coche que nos decía que en el periodo de Aristóbulo cuando era Aristóbulo era Alcalde de Caracas, te estoy hablando del 93 o 94 algo así, el hizo una ciclovía en El Valle y se hicieron algo parecido al Caracas Rueda Libre en su momento ahí en la parte del intercomunal del valle coche en ese momento hubo un conato de hacer popular la bicicleta, quizás no cuajo. También ya ha habido las

iniciativas ya un poco mas dispersadas de hacer su propia ciclovia y algunas otras pero esas son las que recuerdo ahorita.

PA: ¿qué es la MC y como llego a Caracas?

MV: La Masa Crítica es un evento espontaneo masivo de bicicletas que se hace en las mayores ciudades del mundo comenzó en San Francisco en el 92 y la idea es reivindicar y hacer visible el uso de la bici en la ciudad como medio de transporte. La masa crítica en caracas comenzó, no recuerdo exactamente en qué año, pero probablemente 2007 – 2008 por Steven Bodzin, que era un canadiense que vivió creo que en Boston, en una ciudad de EUA donde hacían la MC, se dio cuenta de que aquí no se hacía y empezó a organizarla como tal junto a José Orozco y otros muchachos que todavía están por ahí. Los últimos miércoles de cada mes a las 6 y media en la plaza bolívar de Chacao, de ahí decidirían a donde iban dependiendo del grupo y de los ánimos y todos salían a rodar. Lo que pasaba era que los grupos eran bastante reducidos porque no había la campaña publicitaria lo máximo que vamos que llegaron eran 60 personas, pero bueno era un verdadero esfuerzo y un esfuerzo loable. Lo otro que pasaba era que no iban mucho a las áreas del centro o del oeste y se quedaban por aquí porque eran gente del este casi todos y les daba bastante reserva ir hacia el centro. Una vez que fuimos a la plaza bolívar del centro tenían bastante miedo para hacerlo.

Pero era como sus inicios era otra cosa, lo que se hizo con ciclo guerrilla fue tratar de darle una estructura más seria para que la gente sintiera un poco mas de seguridad a la hora de ir a la MC pero a la vez atacando muchos más lugares inverosímiles para la bici en la ciudad porque con la masa crítica que íbamos organizando nosotros llegamos a lugares como El Cementerio, La Vega, Petare, 23 de Enero y subimos a toda la masa que llego hasta a 300 personas más o menos en algunas ediciones a esos lugares, 23 de Enero y la gente se quedaba con la boca abierta, y todos los bloques se prendían y toda la gente salía a ver y a aplaudir. Les parecía la cosa más increíble y más maravillosa y creo que eso también ha tenido un gran impacto como ciudad y en la manera en que la gente ve la bici y creo que a más de uno le ha dado la idea de andar en bicicleta y gracias a la MC, después del impacto que tuvimos después de la MC Desnuda, la MC en pelotas que hicimos en abril del año pasado la Alcaldía de Caracas Rueda Libre. Yo creo que ese fue el punto de quiebre en donde ellos vieron que realmente hay mucho apoyo y realmente hay mucha gente interesada en las bici y que bueno nada, dijeron, apostaron por la bici, y sacaron el Caracas Rueda Libre.

PA: ¿Caracas entonces es apta para la bicicleta?

MV: Es súper apta para la bicicleta. Hay ciudades con todo en contra y aun así usan la bici como medio de transporte. San Francisco donde comenzó la Masa Crítica son así las subidas, son directamente, creo que la mayor pendiente son 45 grados y no es la única, hay muchas subidas muy altas y muy serias pero ellos tienen su propias soluciones para eso, hay una calle donde hay un ascensor para ciclistas, entonces ellos tienen un pie en una cosita que te sube toda la calle. Por ejemplo, tienen los sistemas de bici publica donde las bici se pueden mover en un carrito que las sube de allá y para allá abajo y toda la cosa. Entonces hay muchas maneras de paliar esos efectos

quizás contrario de la topografía el clima o lo que sea, pero realmente ciudades con todo en contra y con situaciones más adversas que Caracas y lo han hecho y nosotros no tenemos porque no hacerlas. Yo creo que quizás uno de los principales factores para que no lo hayamos hecho hasta ahora es nuestra naturaleza literalmente consumista, nuestra visión literal de que el carro es estatus, de que el carro es estilo de vida, que es estatus de vida, digamos que si tú tienes un carro eres una persona más hecha, mas completa, eso es lo que se estila aquí o lo que se piensa aquí, si no tienes carro no estás listo, no eres adulto todavía. Y también el precio de la gasolina, es risible el precio de la gasolina aquí, es regalada, en otros países cuando necesitas pagar 300 dólares para llenar el tanque de tu Hummer o de tu camionetota de verdad te lo vas a pensar tres o 4 veces antes de sacar la camioneta. Pero bueno esas condiciones quizás son las principales que tenemos que superar la propia mentalidad del caraqueño para empezar a masificar la bici como medio de transporte en la ciudad.

- **Nelson De Freitas y Daniela Petinari**

Daniela Petinari: Mi nombre es Daniela Petinari, soy politóloga y soy miembro de una Sampablera por Caracas y ciclista urbana de esta ciudad

Nelson de Freitas: Soy Nelson de Freitas, ... y dos o tres veces por semana voy en bici al trabajo

PA: ¿Qué es la Sampablera, cuando nace y por qué?

DP: Una sampablera por Caracas que nace principalmente para hacer una ruptura con la visión fatalista de la ciudad en torno, no sé, a la inseguridad a... entonces digamos que es para darle una visión distinta en pro de la recuperación de los espacios públicos y de su rescate y digamos en conversatorios con personas de diferentes aéreas, digamos pensarla y re pensarla cómo rescatarla, cómo verla y qué podemos hacer para mejorar la ciudad

NF: Si, básicamente nació como en marzo, marzo o abril de 2011, por la visión que dice Daniela. Todos tenemos en común de que tenemos, compartimos, hemos escuchado, leemos visiones bastantes fatalistas de la ciudad pero llega un momento en que no solo compartíamos eso sino que quisimos hacer algo diferente, no solamente quedarnos con la queja sino también hacer algo y que estaba en nuestras posibilidades, dentro de nuestros recursos, es decir, nosotros trabajamos, tenemos vida, y qué podíamos hacer teniendo en nuestro espacio, en nuestro tiempo adicional que podía ser algo diferente. Entonces pensamos en la Sampablera, pensamos en nombres sobre la ciudad, Caracas, que sean propios de la ciudad de Caracas, buscamos en el diccionario todas estas palabras que solo son de Caracas y una de ellas, entre, entre todo ese tamiz que denotan el conflicto, la discordia en la ciudad está bochinche como lo dijo Miranda, está la Sampablera, está ¡UY! Habían varias, pero escogimos la Sampablera por esa connotación histórica que tiene y que también estaba en desuso, y sacar eso de ese contexto para formar un alboroto por la ciudad, un buen alboroto por la ciudad, a través de acciones que sean muy sencillas porque

somos básicamente dos personas que creó el colectivo y que convocamos las actividades y podemos tener ayuda circunstancial dependiendo de las actividades, somos básicamente dos personas que con acciones sencillas pero significativas podamos hacer esa diferencia por la ciudad

DP: Una Sampablera por Caracas también hace de dos años para acá biciturismos. Una vez al mes partimos de un lugar de la ciudad a otro en dos ruedas y organizamos con un ente patrimonial una visita guiada, digamos para hacer, conocer la ciudad en dos ruedas, entonces digamos que hay lugares que la gente tiene muy cerca, que, y que son bellísimos y no los conocen, entonces es una forma de conocer esos espacios que nos rodean que muchas veces el propio caraqueño no conoce, entonces lo hacemos una vez al mes y bueno, es una forma distinta de hacer turismo en nuestra propia ciudad.

PA: ¿Cómo perciben el aumento del número de ciclistas urbanos en la ciudad?

DP: Esto le está dando un cambio a la ciudad porque manejar bicicleta no es simplemente una manera distinta de movilidad sino que te da una perspectiva distinta de la ciudad, o sea, la conoces desde otro punto de vista, y además que las actividades complementan, o alrededor de la bicicleta, digamos que te hacen amar la ciudad. O sea, ocupar una plaza pública para comer en grupo, es algo, digamos que, diferente, es diferente y que te da arraigo con el lugar en el que vives, con la ciudad como tal, y en la medida que estos colectivos han, o hemos tomado fuerza, también en el momento que ocupas los espacios públicos les estás dando seguridad a esos espacios porque los ocupas bien sea con bicicletas o masa Crítica o picnics. Digamos que estás recuperando espacios públicos y estás dejando a un lado el hampa y rompiendo con ese miedo que tiene mucha gente de salir a una plaza, y digamos es distinto, se trata de salir de un centro comercial, es una alternativa a la ciudad.

NF: Bueno, también sobre el aumento del ciclismo urbano, lo percibimos no solamente en nuestras actividades propias, en relación con hace dos años, que van más personas al biciturismo, también desde, no sé si eso se puede medir, de la ocupación en los medios porque ahorita los medios de comunicación están como más pendientes de todos los colectivos que desde hace dos años, pero también en el mismo pedaleo diario, en la ciudad te das cuenta que hay mucha más gente pedaleando, pero mucha pero mucha más gente que hace dos años.

Siempre tomamos como ejemplo el hecho de que, los mismo colectivos que iniciamos hace dos años, que hace dos años cuando pedaleábamos por la ciudad y nos encontrábamos a otro ciclista urbano en la vía, nos conocíamos, y nos saludábamos por supuesto, y aquel que no nos saludaba era porque, bueno eso ya es otro conflicto, porque era un ciclista deportivo, pero hoy en día, lo bueno de que cuando te encuentras a otro ciclista urbano y no lo conoces eso... ya dice mucho. Hay muchas personas a diferencia de hace dos años que están rodando, personas totalmente desconocidos y hay colectivos, grupos nuevos que nosotros mismos no conocemos, que son de distintas parroquias, de diferentes lugares que se están organizando para salir, más allá de los lugares deportivos y convencionales como la cota mil los domingos, están saliendo a la ciudad.

PA: ¿Es necesario integrarse a un grupo de ciclismo urbano para rodar en Caracas?

DP: Si creo que los grupos de ciclismo urbano van en pro de ayudar a esas personas que nunca han manejado bicicleta a integrarse o a empezar a manejar bicicleta. Por ejemplo, está el pro, el de la biciescuela, que enseñan a la gente a manejar bicicleta incluso desde cero, o personas que ya saben manejar bicicleta, que no saben manejar en tráfico lo aprenden en la biciescuela.

Está el tema de las bicimamis que es un problema de género, entonces se busca que las mujeres se empoderen de la bicicleta como medio de transporte, y algo que se dice fácil, que parece que, la gente le puede parecer algo sin importancia el tema de género en torno a la bicicleta, pero falta que una mujer se monte en bicicleta para que vea lo que es manejar bicicleta en una ciudad como Caracas.

PA: ¿Se relacionan con entes gubernamentales?

NF: Si hemos hecho esa relación con los entes gubernamentales desde un principio, primero a partir de la actividad propia de la Sampablera, los biciturismo por la misma naturaleza de la actividad que es un lugar, que tenemos que hablar y que muchas veces es un ente público, un lugar donde nos den la visita guiada, tenemos que entablar esa comunicación con anterioridad, y siempre tenemos ese muro del ente cuando decimos vamos a llegar en bicicleta y ellos ponen una cara de sorpresa al principio y bueno, después están convencidos que sí se puede. La actividad propia que incluimos este año es incorporar una carta de solicitud de mobiliario urbano en esos lugares que vamos llegando para visita guiada, así lo hicimos con el museo de los niños, lo hicimos con el eje cultural del mausoleo y panteón, una carta que nosotros mismos redactamos, que la podemos colocar en el grupo, en las redes sociales para saber, comentarios, sugerencias de cómo mejorar y una vez cuando tengamos el biciturismo este, lo firmamos entre los implicados y se lo dejamos ahí al ente. Pero fíjate que en general fuera de la Sampablera, los colectivos que hace dos años comenzábamos no apuntábamos directamente o exclusivamente a los entes sino más bien a cultivar la cultura ciclista en los mismos ciudadanos. Las actividades que nosotros nos proponíamos era convencer a la gente de que es posible y deseable montar bicicleta en Caracas, y las actividades que hacía CicloGuerrilla, Bicimamis, nosotros estábamos apuntando a ese lado, a los ciudadanos a la cultura más que a los entes.

- **Pedro Villarroel**

Pedro Villarroel: Yo soy Pedro Villarroel, tengo 28 años, trabajo en la empresa Solo Bicis y pertenezco al Colectivo Ciclo Guerrilla Urbana.

PA: ¿Qué es ciclo guerrilla urbana?

PV: Ciclo Guerrilla Urbana es un colectivo de ciclistas urbanos que nos juntamos para crear proyectos de promoción de ciclismo urbano. Nosotros creamos proyectos en tres términos. En lo que es promoción de la cultura, de la educación del ciclismo urbano, o sea la educación vial y de la promoción de proyectos de infraestructura, es decir crear estacionamientos, ciclovías...

Ciclo Guerrilla Urbana nació hace dos años en mayo de 2011, y nació por la iniciativa de dos compañeros, Manuel Valera y Daniel Ramírez, que ellos empezaron a hacer una guerrilla comunicacional enfocada en lo que es la promoción de la bicicleta, en esa época se hicieron las tertulias Mas Bici, Mas Café, Mas ciudad, y nosotros ahí nos conocimos. Eran unas tertulias que hablaban del ciclismo urbano, de cómo promocionarlo, todos los interesados en hacer ciclismo urbano se llegaron a ese sitio. Y ahí nos conocimos empezamos a compartir experiencias a compartir inquietudes y viendo lo que cada quien estaba haciendo decidimos ampliar esos objetivos. Desde entonces el colectivo creció de dos personas a 5 personas, 8 personas, después hubo como un boom en el que éramos como 20 o 30 personas y hoy en día de esas 30 personas nos quedamos solo los que trabajamos.

PA: Actividades del colectivo.

PV: Bueno las actividades que realiza ciclo Guerrilla Urbana son principalmente la biciescuela, esa es nuestra actividad establecida que realizamos periódicamente. La realizamos cada dos sábados en el estacionamiento de Medicina Experimental de la UCV, nosotros venimos separamos en tres grupos de personas a las que no saben manejar bici, que saben montar bici y que quieren aprender lo básico para manejar en tráfico y las gente que ya sabiendo esas cosas quiere ganar experiencias prácticas en el tráfico. Entonces separamos en esos tres niveles y le vamos dando tipos que los ayuden a avanzar en cada uno de ellos.

También realizamos empezamos hace dos años a retomar lo que era la masa crítica de Caracas, antes se hacía la Masa Crítica acá pero era un evento casi deportivo, era como una reunión de ciclistas para rodar por la ciudad y era poco lo que se hablaba de ciclismo urbano, ese evento cuando se fue el creador de esa época que era Steven Bodzin, cuando él se fue murió, y nosotros al tiempo lo retomamos y empezamos siendo alrededor de 50 ciclistas, y hoy en día estamos llegando a los 200 – 300 ciclistas.

Además de eso nosotros preparamos proyectos para entregárselos a los entes pertinentes que puedan desarrollarlos por ejemplo nosotros trabajamos activamente en el desarrollo de lo que fue Caracas Rueda Libre, hemos presentado proyectos de instalación de estacionamientos de bicicletas al Bulevar de Sabana Grande, a PDVSA La Estancia, entonces eso cuando nosotros vemos alguna necesidad que nos puede mejorar el uso de la bici en CCS presentamos un proyecto y se lo llevamos a las autoridades pertinentes.

PA: Cuales son sus bases para afirmar que esto es lo que los llevara a lograr el objetivo de que la bici se posicione como medio de transporte?

PV: Nosotros fundamentamos lo que enseñamos y lo que practicamos en base a nuestra experiencia, muchos de nosotros llevamos años rodando en calle, yo por ejemplo empecé a rodar a los 13 años. Y solo aprendí a los coñazos llevándome con carros, poco a poco fui aprendiendo.

Nosotros hemos visto que en los sitios donde el ciclismo urbano se ha respetado la bicicleta como un vehículo más y se ha pensado en el ciclista es decir en hacer infraestructura y leyes, pensando en el ciclista y no en los carros es lo que realmente ha permitido que el ciclismo urbano prospere. En los sitios donde se han tomado medida para salir del paso de los ciclistas de sus quejas y de sus peticiones sencillamente se quedan en eso, se quedan como paso con la ciclo vía de Chacao que sencillamente fue algo para darle un incentivo al ciclismo pero sin pensar realmente cuales eran las necesidades de los ciclistas. Sencillamente se les lanzo esa infraestructura.

Si no hay gente que le favorezca que realmente la use, que sienta la necesidad de ir por ahí y no por otro sitio obviamente las cosas se van perdiendo sobretodo en un sitio donde todo está pensado para el carro. Tú no puedes hacer como que una infraestructura de ciclismo urbano pensando en cómo no dañar la infraestructura que tienes de los carros o como no quitarle espacio a los carros, tienes que pensar también en como favorecer al ciclista.

PA: ¿Consideras que Caracas está hecha para el ciclista?

PV: No Caracas no está hecha para la bici. Caracas... de hecho yo no sé como pensaron Caracas, Caracas no está pensada en ninguna forma sencillamente empezaron a ser cosas por separado y después las conectaron, y obviamente la forma en que la conectaron fue con autopistas con lugares para carros, con estacionamientos para carros, entonces no es una ciudad que este pensada para el ciclista de ninguna manera pero eso no significa que no se pueda manejar en ella, nosotros creemos que para las cosas que nos e pueden hacer o son complicadas nosotros podemos proponer un proyecto puntual diciendo mira este es el problema que nosotros tenemos y esta es la colusiones que tenemos que creemos que lo puede resolver o estamos abiertos a discutir otras soluciones. Pero no significa que los problemas que los otros ven para andar en bicicleta realmente sean problemas que a nosotros nos afectan como ciclistas urbanos, o se por ejemplo una de las cosas que la gente cree es que en caracas no se puede manejar bicicleta porque hay demasiadas colinas y demasiadas subidas, y lo que es interesante es que la mayoría de la gente se mueve laboralmente en lugares donde no hay tantas subidas. O sea, el mayor tráfico de gente es en la línea uno del metro, o sea línea 1 y línea 2 y esas son totalmente planas entonces no hay razón como que para que la gente que usa el metro no pueda usar la bicicleta.

PA: ¿La educación de la que hablabas es para el ciclista o para el peatón?

PV: Cuando nosotros hablamos de educación estamos hablando principalmente en términos de... Educación vial para el ciclismo urbano. Nosotros lo que hacemos con mayor énfasis es precisamente enseñarle a la gente que está empezando a montar bici como se deberían manejar en lugares con tráfico. Sin embargo si tenemos pensado en

el futuro no muy lejano lanzar campañas de concientización hacia los conductores o sea porque es muy importante, porque uno de los mayores riesgos que nosotros corremos cuando estamos montando bici es por lo conductores y no estás pendiente... si estas manejando y no estás pendiente de los ciclistas , por más que ... o sea puedes estar pendiente de los motorizados, de lo que está pasando a tu alrededor y todo pasa muy rápido, y te encuentras con un ciclista sin verlo puedes ocasionar un gran accidente. Entonces eso para nosotros es súper importante y estamos viendo la forma de ver como lo vemos a los conductores, sin embargo es complicado porque para nosotros es más fácil llegarle a una persona que se nos está acercando que llegarle a una persona que no conocemos, no es lo mismo abordar a una persona.

PA: ¿Es necesario el marco legal o no se trata más bien solo de un problema de concientización?

PV: Mira a mí me parece que lo más importante es la cultura ahí entraría lo que es la moral y la ... Para nosotros en Ciclo Guerrilla Urbana lo más importante es a la cultura ciudadana y para eso nosotros tenemos que trabajar mucho con lo que es la moral y la cultura urbana, pero sin embargo nosotros estamos consciente de que no todo el mundo piensa igual y que no todo el mundo necesita las mismas cosas para atreverse a hacer ciclismo urbano, o sea por ejemplo, nosotros somos felices hasta cierto punto con las leyes que tenemos hasta ahorita de ciclismo urbano porque aun y cuando sabemos que no nos garantiza muchas cosas, tampoco nos restringe muchas cosas, entonces estamos libres con ese estatus que tenemos ahorita. Pero esos somos nosotros, pero por ejemplo yo le digo a mi mama que salga a montar en bici y me va a decir que como vamos a salir en bicicleta si no tenemos un marco legal que nos garantice seguridad en ese aspecto y como a nosotros lo que nos importa es masificarlo tenemos que pensar en todos esos casos, tenemos que pensar en la persona que necesita el marco legal que diga todo lo que va a suceder una vez que salga con su bici a la calle y es complicado para nosotros manejar tantas perspectivas pero si se ha estado haciendo. Por lo menos nosotros ya van varios meses trabajando en lo que es la asamblea de ciclistas urbanos donde lo que hacemos es debatir lo que para nosotros es importante que contenga una futura propuesta de ley, o sea porque nosotros no queremos que por este tipo de acciones de salir del paso de la gente nos lancen una propuesta de ley que no tenga nada que ver con nosotros y pueda hasta matar el ciclismo urbano en la ciudad porque si bien es tan difícil promover el ciclismo urbano con la gente que se atreve, imagínate si a esa misma gente la empiezas a restringir entonces ya no vas a tener ciclistas urbanos en la ciudad entonces nosotros tenemos como que cuidarnos y decir bueno si vas a hacer una ley contempla nuestros derechos como ciclistas urbanos. O sea no vayas a estar lanzándonos una ley que nosotros no... nos imponga respetar la ciudad del carro, que es lo que dice la ley actual de ciclismo urbano? O sea la ley de tracción de sangre, que las bicicletas cuando estén en una vía tienen que estar pegados en un canal, pegados al extremo derecho del canal, para nosotros eso nos parece que es totalmente absurdo porque es lo más peligroso que puedes hacer porque si estas en un sitio donde todo el mundo te ve la gente toma acciones con respecto a ti pero si te pegas hacia lo extremos lo que estás haciendo es cediendo el paso, entonces todo el mundo te va a

pasar y te van a pasar muy cerca porque no van a tener espacio para cambiarse al otro canal.

Entonces eso sencillamente lo pensaron para quitar el estorbo que tienes al lado y está hecho para el carro y no para hacer segura la posición del ciclista. Entonces por eso es que nosotros aun y cuando hoy en día no sentimos la necesidad de una ley, estamos muy pendientes de lo que puede ser una futura ley porque sabemos que nos va a ... principalmente a nosotros que somos los que hacemos ciclismo urbano ahorita nos va a afectar. Entonces queremos que nos afecte positivamente y no negativamente.

PA: ¿Que significa la bici para ti?

PV: Para mí la bici? Mira, la bici es muchas cosa. Siendo lo más técnico posible es un medio de transporte o sea estamos luchando porque sea eso, y no solo un juguete o una máquina para hacer deporte pero una vez que te montas en ella empiezas a descubrir un montón de cosas maravillosas sobre todo por la gente que monta bicicleta. O sea yo creo que la bici es un generador de comunidad, yo nunca antes había conocido a tanta gente en tan poco tiempo y gente con la que eme llevo tan bien. En que llevo de ciclista urbano, de activista como tal conocí a mis amigos del alma casi que de toda la vida, y es por eso porque en torno a la bicicleta hemos visto otra forma de hacer comunidad, otra forma de hacer ciudad, de vivir las experiencias que antes sencillamente no las vivíamos porque estábamos encerrados en nuestras realidades apartadas. **05.03** Yo creo que la bici tiene ese poder de generar un cambio radical en la percepción en como nosotros vivimos la ciudad.

- **Soraya Azan**

Mi nombre es Soraya Azan, soy ejecutiva principal del sector transporte urbano para la Corporación Andina de Fomento que es el Banco de Desarrollo de América Latina.

PA: ¿Desde cuándo se habla de movilidad y de transporte sustentable en América Latina?

SA: bueno, de transporte no sustentable, transporte solo, se habla hace mucho tiempo. Yo creo que movilidad sostenible es un término bastante nuevo en la región tal vez viene aproximadamente hace 15 años para la región latinoamericana hispanohablante, transformando su sistema de transporte urbano hace unos 30 años Brasil que ha sido el pionero en todo este proceso de transformación, pero se hablaba fundamentalmente de transporte y principalmente de infraestructura para transporte urbano.

El termino movilidad y movilidad sostenible es un tema más reciente yo diría que hace unos 6 7 años para acá, se viene hablando del tema de movilidad y el cambio fundamental está en que la atención se pone en la persona , en los habitantes de nuestras ciudades que se movilizan, y no tanto en la infraestructura de transporte.

PA: ¿Que fusión cumple el ciudadano dentro de este término que ahora si se está tomando en cuenta?

SA: Yo creo que la complejidad de las ciudades es enorme, y las ciudades latinoamericanas han tenido un crecimiento importante en población, en territorio en los últimos 20 años. Y esto condiciona que los centros urbanos, centros en donde se reunía y cada vez se reúne cada vez más y más gente de la provincia y de la periferia por procesos de migración de distinta índole y empiezan a reclamar sus derechos a hacer bien atendidos, a tener facilidades ya accesibilidad para el desplazamiento, y es esta exigencia del ciudadano la que empuja a que la política pública o los políticos decisores en sus respectivos cargos tengan que tomar agendas, darle importancia a los temas de transporte.

PA: ¿Cuál es el estado de Caracas en esos temas?

SA: Si, Venezuela en comparación con otras ciudades de Latinoamérica en la última década, en temas de movilidad ha hecho poco, se le ha dedicado espacio a la creación de espacios de infraestructura, de infraestructura de transporte urbano, infraestructura de transporte en general bien sea a nivel superficial o nivel ferro, ferroviario. Pero la infraestructura no está terminada en el tema de Caracas y tampoco es lo único que hay que hacer, hay mucho que hay que hacer. Hemos estado atrasado en los temas de movilidad sostenible porque no ha sido una vocación explícita en los últimos años para Venezuela. Se trata de construir infraestructura, pero no se ha centrado ni se ha direccionado hacia tener una movilidad más sostenible, la movilidad sostenible implica tomar en cuenta al ciudadano de a pie o al ciclista.

En el Observatorio de Movilidad Urbana es importante resaltar que los datos indican que en promedio para alrededor de 25 ciudades latinoamericanas, en la que está incluida Caracas el porcentaje de viajes que se hacen a pie o en bicicleta están en alrededor de 28 o 29%. Eso es un porcentaje muy importante y quiere decir que hay que atenderlo. No?

En el caso de CCS y de muchas ciudades latinoamericanas, no hay infraestructura exclusiva para los modos no motorizados, esta lo que se deja para aceras, pero digamos no hay espacio que se le robe al espacio vial para dárselo al peatón, a excepción de los bulevares que desde hace muchos años tenemos, el Bulevar de Sabana Grande, el Bulevar de Catia, y algún otro que se ha hecho en el oeste, no tenemos infraestructura vial para el peatón.

La situación con el ciclista es peor, porque con el ciclista se hicieron intentos de disponer de espacios compartidos en el caso del municipio Chacao para el ciclista, pero el vehículo terminó anulando ese espacio que se le había destinado al ciclista. Hoy día en Caracas tenemos 0Kms destinados al ciclista como vialidad exclusiva con seguridad y con independencia para que el ciclista se movilice.

Eso tiene que cambiar y eso es lo que ha empezado a cambiar en otros países de América Latina, en una ciudad como Bogotá tiene más de 200 kilómetros destinados al ciclista, y cada vez tiene más espacios públicos, no solo de áreas verdes sino de espacios para la concentración y desplazamiento de los peatones.

PA: ¿Ese porcentaje es en AL?

SA: No, lo que sucede es que no se tiene datos de los viajes en bicicleta, o sea para Caracas no tenemos ese conteo. Es una tarea que hay que hacer porque si lo ves y nos

solo Caracas, sino en Venezuela en general, hay tradición del uso de la bicicleta. Me sorprende mucho que tu recorres la provincia al oriente y al occidente de Venezuela y siempre encuentras ciclistas que de toda la vida se han movido en bicicleta. El tema es que no tenemos un registro fidedigno, habría que hacer una encuesta para poder hacer el conteo de los viajes en bicicleta, por decirte, pero eso en el conteo del observatorio aparece sin información.

PA: ¿Cómo cala todo esto en las personas, porque también pasa que la gente no respeta las normas de tránsito, teme por su seguridad personal..

SA: si es cierto, y dejamos por fuera el tema de la seguridad que es muy importante. Digamos, de cultura ciudadana yo rescataría... porque las normas existen solo que no se cumplen, no? Y hay un irrespeto general entre los actores, que conviven en el tránsito diario. Hay un irrespeto del motociclista al peatón, del carro al peatón, del motociclista con la bicicleta y esto es fundamental. O sea el ciclista necesita seguridad ciudadana y seguridad vial.

En América Latina muere gente por esto, mueren ciclistas y ciclistas adiestrados, no ciclistas novatos, ciclistas que de verdad lo han hecho toda la vida, han sido arrollados y no hay quien responda por esto. El tema de la seguridad y de no tener una cultura ciudadana que valore el respeto, que valore el respeto por el otro, y que valore el espacio del otro es fundamental para poder desarrollar cualquier infraestructura. Podemos tener la infraestructura pero si el ciclista no cuenta con seguridad, no la va a utilizar, no se va a arriesgar. Esto es fundamental pero quizás es de los procesos más duros de cambiar, no? Implica ser un poco más eficientes en el control de la aplicación de la norma y en la sanción a quien no cumpla la norma, y un poco, sabemos que no es el fuerte hoy en día en Caracas. Hay mucha agresividad en la calle, y los más vulnerables siempre son los peatones y ciclistas en este proceso de convivencia en la calle.

PA: ¿Qué cambio se debe dar en Caracas para que se cambie la mentalidad de la gente y se vuelva sostenible en el tiempo el uso de la bicicleta?

SA: Si, bueno, creo que habría que tomarse en serio la aplicación de las normas esto implica por pasar por leyes, normativas u ordenanzas. Para preservar la infraestructura del ciclismo y también para preservar la seguridad, o sea, tiene que haber una normativa y tienen que haber sanciones al respecto. Tiene que haber fiscalización, o sea, si no tenemos personal en las distintas alcaldías que nos permita fiscalizar que esta normativa se cumpla y que el respeto sea la norma, va a ser complicado hacerlo.

Tendrían que hacerse campañas continuas durante un tiempo determinado pero buscar otros medios bien sean audiovisuales, y de sanción importantes para poder fijar que el respeto sea posible no, y que la convivencia permita que esté permanentemente el ciclista conviviendo con el vehículo privado. Creo que esto es importante, habría la necesidad de tener una coordinación, sería ideal crear una coordinación entre las distintas alcaldías de la ciudad para poder establecer este tipo de normativas de reglamentos para la circulación y de sanciones para quien no

cumpla la norma, pero debería ser una normativa única para toda la ciudad, no tendría mucho sentido tener normativa por cada municipio, sería muy extraño, sería difícil de conseguir poder cumplir tanto tipo de normativa.

Esto me parece importante.

Yo diría que ir a las escuelas es importante o sea con el tema de cultura ciudadana hay que retomarlo, no solo para los temas de tránsito, en general para la convivencia, empezar por los más pequeños, empezar por las escuelas pero también en los distintos ámbitos. Insistir, insistir, en cambiar un poco el modelo que estamos sosteniendo en la convivencia.

PA: ¿Cuánto tiempo se puede tardar en lograr esto?

SA: Mucho, para lograr cambios en cultura ciudadana mucho tiempo, depende también en que se insista en ser perseverantes en el cambio cultural, pero mucho tiempo. Y creo que enseñar es importante pero la sanción es igualmente importante, creo que es una dosis de acompañar las dos acciones, esta es la norma, debe cumplirla, lo fiscalizo peor si no la cumple esta es la sanción. Creo que esto es importante si los casos exitosos en AL han hecho las dos cosas al tiempo. Pero tienes que dedicar suficiente personal para hacer esto o por lo menos empezar resguardando pilotos, proyectos pilotos e ir extendiendo para hacerlo, no? Fue posible en Caracas hace un tiempo, eso fue lo que hizo Metro en su proyecto de cultura ciudadana. Metro de Caracas quería fijar un precedente que contrarrestara con el caos que existía en la calle en un momento en que alguien tomaba el transporte público, la calidad de servicio que la buseta o el carrito por puesto prestaba. Y lo que Metro se propuso fue eso, que bajo la tierra había un comportamiento diferente y aunque hay un deterioro en la actualidad en el Metro, todavía parte de esa cultura creada hace más de 30 años permanece y no había tampoco .. había una fiscalización pero una fiscalización mínima no o sea no algente creía que se grababa por el momento en que ellos cometían un error y se sancionaba, creían que eso pasaba, y eso se veía , pro no había un grabación para sancionar después. Pero el solo haber establecido unas normas y fiscalizar que esas normas se cumplieran y tener altavoces y decirle a la gente aquí el comportamiento es distinto, y es distinto porque le estamos brindando a usted una calidad de servicio diferente, pero pórtese a la altura, hizo el cambio. Eso se pudo y de verdad, yo que trabaje en Metro hace 15 años, a los 15 años que yo trabaje eso se mantuvo. Incluso el mismo usuario, sancionaba al usuario que faltaba la norma adentro, no o sea montar los pies sobre el asiento por ejemplo... simplemente con una mirada ya eso castigaba y hacía que el otro se sintiera mal y retomaba el error.

Yo sí puedo decir que por 15 o 20 años eso se mantuvo igual, y fue crear conciencia entregar un servicio de calidad, y pedirle al usuario que se comportara a la altura de ese servicio de calidad, se puede hacer arriba perfectamente igual.

no, yo creo que quizás.. decir quizás que CCS tiene oportunidades, o sea yo creo que es una ciudad con un clima perfecto. Bueno, para mi perfecto, con un clima agradable. Tiene temporada de lluvia pero no llueve todo el año, tenemos ciudades donde el ciclista circula con condiciones climáticas más adversas, hay mucha gente joven, Caracas es una ciudad de mucha gente joven, es una ciudad que yo creo que históricamente ha apreciado el ciclismo, ha apreciado caminar, la ciudad lo permite.

Es solo tomar medidas de políticas públicas, es un tema de seguridad, de mejorar la seguridad, y de brindarle al ciudadano las condiciones de calidad que requiere para poder movilizarse. Yo creo que si eso se hace sostenidamente en el tiempo, manteniendo los recursos necesario para que no se aciagan estos proyectos para que pueda mantenerse la infraestructura pero también que pueda mantenerse programas de cultura ciudadana, programas de atención, yo creo que es posible hacerlo y que la gente pueda contar con esto. Sería un cambio posible para Caracas.

- **Yunitza Dávila**

Yunitza Dávila: Mi nombre es Yunitza Dávila, soy urbanista de carrera, en este momento me toca ocupar el cargo de jefe de planificación urbana de la dirección de planificación y gestión metropolitana del Instituto Metropolitano de Urbanismo y Taller Caracas, ahorita estoy al frente de gestionar y de realizar los estudios correspondientes para el proyecto Caracas a Pedal...

Javier Alamo: Obstáculos para la transformación de Caracas.

YD: El principal obstáculo es la falta de gobernabilidad, que en palabras más sencillas es la falta de entendimiento entre las autoridades que gobiernan la ciudad. El área metropolitana de Caracas está conformada por cinco municipios que tienen cinco alcaldes elegidos por voluntad popular, adicional a eso cada uno tiene un consejo municipal, adicional a eso el área metropolitana está constituida por dos regiones-estado que son el distrito capital y el Estado Miranda y adicional a eso hay un alcalde metropolitano que tiene ámbito en los cinco municipios. El que todas esas autoridades, adicionales a las del gobierno nacional que tiene competencia en temas tan fundamentales como son los servicios o como por ejemplo la vivienda, o el ambiente, la única forma viable de que la ciudad pueda tomar un rumbo hacia la planificación, hacia una visión compartida de ciudad, que probablemente es lo único que perlaría para poder avanzar en el mismo sentido, es sentar a todos los entes decisorios en una mesa donde todos remen en una misma dirección, y eso hoy por hoy ante una situación tan polarizada políticamente hablando donde no existen canales de comunicación entre una tendencia política y otra, eso sencillamente ha hecho inviable que la ciudad pueda avanzar hacia obviamente los caminos indicados, por eso estamos estancados, estamos estancados por falta de comunicación. Hoy la principal barrera es la falta de gobernabilidad, no así la voluntad que tienen las distintas autoridades, independientemente de la tendencia política o la interpretación que puedan tener sobre la ciudad porque esa misma tendencia política ha hecho una interpretación distinta de acuerdo a cada uno de los lados, por tanto la principal barrera en este momento es el estado de ingobernabilidad en el que vivimos, la falta de entendimiento entre las autoridades que toman decisiones sobre la ciudad.

JA: ¿Cuales han sido los resultados?

YD: Esa encuesta aún está en, aun se está, ahorita se está finalizando el proceso de obtención de datos. Hasta el día de ayer teníamos seiscientas entradas de diferentes usuarios con unos datos realmente alentadores donde no solo tenemos la oportunidad

de ver el perfil de ese usuario en cuanto a edad, en cuando a sexo, en cuando a lugar de residencia y movimiento de la ciudad, sino que el 90% de todas las personas que han respondido la encuesta, hablan de que están dispuestos a usar la bicicleta como un medio de transporte, obviamente hay unas condicionantes que además dejamos un poco abiertas para que los ciudadanos pudieran expresarse sobre cuales barreras considera son las principales para usar la bicicleta. Aparece la inseguridad prácticamente de primero o la ausencia de ciclovías o canales exclusivos para la bicicleta en una segunda opción. Pero lo importante de esto es sacar lo positivo y lo positivo es que existe disposición, que la bicicleta comienza a sonar de manera diferente en la mente del caraqueño y que puede ser una alternativa en trayectos cortos, además como una ciudad como Caracas a pesar de que podamos verla como muy larga o muy grande o muy extensa o muy complicada no es una ciudad tan grande, es una ciudad que linealmente tiene los km necesarios para poder generar un sistema público de bicicleta que pueda hacer recorridos en trayectos cortos de 5 a 7 km

JA: ¿En qué fase se encuentra el proyecto?

YD: Mira, los chicos ganadores tuvieron la oportunidad de visitar y ser atendidos por las personas que gestionan es sistema público de préstamo de bicicletas en París, que es prácticamente una de las referencias mundiales no solo en implementación sino en términos de gestión. Eso ayudó a que los arquitectos pudiesen profundizar un poco más en de qué manera pudiéramos generar un plan piloto para la ciudad. Ese plan piloto ha sido presentado a nosotros, hemos estado en comunicaciones directas y hay muchísimo interés en avanzar sobre todo con una prueba piloto, una prueba piloto que esté enmarcada desde la propuesta de ellos que es una propuesta, es una propuesta factible de implementar pero que obviamente requiere recursos, recursos que pueden venir no solo de lo público sino también de lo privado y ese es el proyecto que ahorita estamos avanzando, estamos avanzando de pronto a la velocidad que quisiéramos pero sobre todo estamos analizando la manera correcta de poder ir paso a paso en implementación algo totalmente novedoso para la ciudad, por tanto hay un interés no solo de la alcaldía metropolitana de avanzar en generar una ciudad que sea posible al pedal, sino que hay que involucrar a muchos agentes, agentes que no solo están locales sino probablemente privados y probablemente que hasta de nivel estatal a nivel de gobierno, a nivel de gobierno porque es necesario tener un marco jurídico, se hace necesario, se hace indispensable para tu poder generar un sistema de transporte que esté reconocido en todo nuestro sistema de transporte venezolano.

JA: Por qué el proyecto se evaluó desde una perspectiva de cultura ciudadana siendo un proyecto de movilidad?

YD: Exactamente por lo que te comenté antes, porque nuestra calle, cuando hablo de nuestra calle me refiero a toda nuestra red vial, tenemos una grave crisis de cultura ciudadana, esa crisis se traduce en que todos los espacios se encuentran invadidos entre nosotros mismos, a qué me refiero, el espacio peatonal está invadido por las motos, el área natural de tránsito está invadida por estacionamientos improvisados, el

área peatonal nuevamente es vulnerada cada instante por la falta de respeto hacia el otro, hacia el espacio del otro, y hay una batalla, no se respetan por ejemplo las paradas, el autobús se para donde quiere, cuando lo da la gana y como quiere.

El tema de la cultura ciudadana se evalúa a partir del cumplimiento de las normas y obviamente el ejercicio de los derechos, o sea, el ejercicio de los derechos y el ejercicio de los deberes, para ser más concreta. Cuando tu sencillamente cumples tu labor, además están dados los incentivos ¿por qué? Porque el ciudadano completamente vulnera las normas y no existe una autoridad que le pueda reclamar, que lo pueda castigar, que lo pueda sancionar por eso. Por tanto tenemos una ciudad muy desordenada, una ciudad que no respeta normas y obviamente dentro de toda ese conjunto de actuaciones, la bicicleta dentro de su nivel de vulnerabilidad, obviamente es echada a un lado. Porque además no es común ver a un ciclista en nuestra red vial, y tenemos los testimonios de varios ciclistas urbanos que ya decidieron asumir la bicicleta como transporte urbano, donde ellos nos cuentan las vicisitudes que deben pasar diariamente por, a causa de otros medios de transporte que no respetan su espacio, no respetan su ritmo o sencillamente se transforman en una amenaza para la seguridad del ciclista.

¿Por qué entonces el diseño de una campaña de promoción? Para educar al usuario del vehículo particular, al transportista, al motorizado de que la bicicleta debe tener un espacio, ese espacio debe ser respetado y que tiene tanto derecho de andar en las vías como los demás medios de transporte. Asimismo esa cultura ciudadana, esa educación hacia la aceptación del ciclista ya no como un deportista o no como una persona que salió a recrearse un rato por la ciudad sino como un ciudadano que ha decidido que la bicicleta es su medio de transporte.

Esa educación también tiene que ir al ciclista, porque también el ciclista debe cumplir con las normas, debe saber dónde estacionarse, no debe vulnerar el espacio peatonal, debe saber que cosas puede hacer y qué cosas no puede hacer y debe saber cuáles son las normas de seguridad que debe seguir para él protegerse de cualquier accidente o de cualquier riesgo que pueda sufrir, entonces es un proceso importantísimo. El proyecto propiamente abarca cuatro líneas estratégicas que no es solo la parte de movilidad sino la cultura ciudadana que es lo que estamos ahorita planteando, pero también es un vehículo completamente ecológico, un vehículo que no genera gases de efecto invernadero, un vehículo que además es eficiente, es efectivo, te traslada de una manera integrada porque es integrador y es integrador porque cualquier ciudadano de cualquier edad puede usar la bicicleta para trasladarse de un lugar a otro. Adicional a eso puede tener una incidencia importantísima en la recuperación del espacio público porque es en el espacio público donde van a estar las infraestructuras necesarias para los estacionamientos de bicicletas o para , si se llega a implementar el sistema público de préstamo de bicicletas, obviamente será en el espacio público donde estén las estaciones o bicinodos como lo llama el proyecto ganador para que estén las bicicletas estacionadas y puedan ser alquiladas o rentadas de un punto a otro por los diferentes ciudadanos.

JA: ¿La idea es implementar el plan ganador cómo está? O que va primero ¿la infraestructura o la cultura?

YD: En este caso hay que ir trabajando en conjunto, hay que buscar promover, sin lugar a duda hay que generar una campaña fuerte, una campaña potente, una campaña que llegue, utilizando todos los medios y dispositivos de comunicación con los que contamos ahora, para poder llegar a la mayor cantidad y poder tener una cobertura amplia en tema de que llegue el mensaje de respeto y de promoción del uso de la bicicleta, pero obviamente el proceso de planificación y el proceso de ir avanzando en temas de gestión tiene que ir en paralelo, no podemos, a lo mejor no podemos ir paso por paso porque si no sería muy largo el proyecto, por tanto hay que ir generando los estudios, profundizando la propuesta, evaluando la factibilidad de implementación, obviamente un año como este tiene unas elecciones municipales, vienen cambios probablemente de alcalde, esos alcaldes probablemente vengan con otros planes de gobierno, entonces son muchos los elementos que se incorporan dentro de un proceso de gestión de ciudad, y sobre todo en una ciudad que está acostumbrada que la continuidad gubernamental no siempre es la que prela, es la que predomina, lamentablemente no tenemos una cultura de continuidad de gestión y eso hace que nuestra ciudad casi siempre esté comenzando desde cero.

- **Yeferson Parra**

Yeferson Parra: Bueno, yo soy Yeferson Parra, soy ya graduado de urbanista aquí en la USB, estoy en este momento estudiando la maestría de desarrollo y ambiente que se trata más o menos de la sostenibilidad, más o menos cómo lograr que un desarrollo que se haga en un país o en un municipio sea sostenible en el nivel económico, ambiental y social, entonces yo enfocado en eso me estoy especializando en la parte de transporte no motorizado que es la promoción de medios, especialmente de la bicicleta, en este momento esa es como mi especialización pues.

PA: ¿Cuándo surge Ruédala Simón y por qué?

YP: Bueno, el proyecto como tal de Ruédala Simón involucra varios componentes, uno de los componentes es el tema del alquiler de bicicletas, ahora bien, eso se creó, la idea como tal la creamos tres personas: Manuel Valera, Daniel Ramírez y yo. La creamos al menos hace dos años, y estábamos intentando promover la bicicleta en la USB desde varios aspectos, lamentablemente en ese momento como que no visualizamos la forma más sensata de hacer el proyecto y estábamos enfocados en el tema del alquiler de bicicletas y tratando de emular la tecnología que había en otros países y en verdad que nos enfrascamos en ese tema, y no tuvimos el apoyo en ese momento de las autoridades y no pudimos avanzar. Resultó que en septiembre del año pasado quedó una nueva federación, una federación en el centro de estudiantes que desearon como que promover el proyecto de alquiler de bicicletas pero más que eso todo el proyecto de movilidad de ciclismo urbano.

Ya yo venía avanzando en la formulación del proyecto, en hacerlo mucho más sencillo así que todo se conjugó. Cuando esta federación gana yo ya tenía formulado el proyecto, era mucho más sencillo en ese momento y yo volví a llamar a Daniel y

Manuel Valera, que ellos ya venían trabajando en lo que era Ciclo Guerrilla, haciendo otras actividades de calle y como también son estudiantes de la USB ellos se incorporaron al proyecto y logramos tener un pequeño equipo de cinco personas que nos dedicamos enteramente a promover los elementos del proyecto Ruédala Simón.

PA: ¿Como fue la receptividad de las autoridades de la USB?

YP: Bueno, a diferencia de otras universidades, de verdad nosotros no nos hemos encontrado con resistencia en la universidad en términos de lo que es la institución ,mas allá de cosas lógicas como que hay que cumplir ciertos pasos administrativos, la verdad es que, yo no sé si por lo novedoso de la idea o por lo bien formulado de nuestra parte, porque nos hemos dedicado a durante, como dos años, a formular bien la idea hemos encontrado tanto como el vicerrectorado académico, como las direcciones de servicios, de transporte, incluso los comedores, los distintos laboratorios de las distintas carreras de verdad que se han volcado a apoyar el proyecto muchísimo y sobre todo, incluso hemos recibido en uno que otro momento financiamiento, nosotros no hemos querido aceptarlo por el momento porque consideramos que el proyecto debe poder ser económicamente rentable en sí mismo. Si nosotros hincamos un nuevo proyecto en una universidad como esta que tiene problemas presupuestarios y lo hacemos pensando que vamos a seguir consumiendo del presupuesto escaso que tiene la universidad probablemente esa sea una de las razones por las que vaya a fracasar, entonces nosotros lo que decidimos fue minimizar los costos y maximizar el servicio que estamos prestando y hasta ahora lo hemos logrado , claro con donaciones y con participación de la empresa privada y también autogestionandolo con el ingreso del mismo alquiler pero hasta el momento del día de hoy nosotros hemos logrado prescindir del financiamiento que nos ofrece la universidad y mientras lo podamos hacer lo vamos a mantener así.

PA: ¿La biciescuela es paga?

YP: No, la biciescuela es el componente, digámoslo así, de responsabilidad social que tiene el proyecto con la comunidad. El objetivo del proyecto es promover el uso de la bicicleta en la universidad Simón Bolívar, no como un medio de transporte digamos recreativo, no como uno deportivo sino como un medio de transporte alternativo. Entonces ¿Qué ocurre? Si nosotros estamos promoviendo que se use la bicicleta y como comenté anteriormente tenemos estos cinco componentes que van a motorizar el uso de la bicicleta deberíamos de alguna manera, no responsabilizarnos pero sí contribuir con la conciencia y el conocimiento de lo que es el respeto a los distintos medios de transporte, no es exactamente educación vial pero si es un componente de responsabilidad social y de eso se trata la biciescuela por eso es gratis, nosotros no le cobramos a la gente porque de hecho lo que queremos es que la gente sepa moverse en el tráfico urbano. El alquiler de las bicicletas tiene un costo que es equivalente a un pasaje urbano, es lo que nosotros decidimos estipular y como las bicicletas no son medios de transporte que tienen mayor cantidad de consumo en cuanto a mecánica o no sé a repuestos es suficiente lo que permite el sistema para hacer el mantenimiento cobrando una tarifa sencilla de cinco bolívares la hora que es

lo que estamos cobrando en este momento y es lo que es suficiente como para que el proyecto se mantenga estable .

PA: ¿En qué fase está el proyecto?

YP: Bueno, como dije, son cinco estados. Nosotros comenzamos extrañamente como que por el más complicado o el que a nosotros nos parecía más complicado al principio. Evidentemente, ahora que tenemos todas las bicicletas y generamos todo este espiral de apoyo a todo el tema de ciclismo urbano dentro de la universidad como dentro de la universidad y que hay muchísima gente dentro de la universidad que está interesada en el uso del sistema de alquiler.

Entonces ya lo que estamos es tratando de utilizar esa masa crítica que se generó con el hecho de iniciar el alquiler de bicicletas para acelerar las anteriores etapas que nosotros habíamos antecedido, por ejemplo gracias a eso ya nosotros colocamos unos puntos de pernocta en la universidad.