



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO

Facultad de Humanidades y Educación

Escuela de Comunicación Social

Artes Audiovisuales

“Trabajo De Grado”

Caracas a dos ruedas

Tesista: Katherine Prada.

Tutor: Carlos Ramírez.

Caracas, 26 de junio de 2013

Formato G:

Planilla de evaluación

Fecha: _____

Escuela de Comunicación Social

Universidad Católica Andrés Bello

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

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

Calificación Final: En números _____ En letras: _____

Observaciones _____

Nombre:

Presidente del Jurado

Tutor

Jurado

Firma:

Presidente del Jurado

Tutor

Jurado

A ti, Manuel Prada “Manolo”

Agradecimientos

A Dios.

A mi madre por su ejemplo de lucha y perseverancia.

A la congregación concepcionista por enseñarme que hay que ir “Adelante, siempre adelante”.

A la Asociación de Egresados de la UCAB por brindarme su apoyo incondicional durante todos mis estudios.

A Carlos Eduardo Ramírez por presentarme a la fotografía y por sus consejos de tutor y amigo.

A Nelson y Daniela de *Una Sampablera por Caracas* y a los demás colectivos, por enseñarme a querer a mi ciudad cada día más.

A mis amigos y familiares, por estar ahí.

A todas las personas que hicieron posible este trabajo, gracias.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
INTRODUCCIÓN	viii
I. MARCO REFERENCIAL	10
CAPÍTULO 1: Caracas, la ciudad y sus espacios públicos	10
CAPÍTULO 2: La bicicleta como protagonista de la metamorfosis necesaria	19
CAPÍTULO 3: Ensayo fotográfico	29
3.1 Aproximación a la definición de ensayo fotográfico.....	29
3.2 Antecedes.....	33
3.2.1 Caracas a pie. (2012). José Carvajal y Juancho Pinto.....	33
II. MARCO METODOLÓGICO	35
CAPÍTULO 4: El problema	35
4.1 Planteamiento del problema.....	35
4.2 Objetivos.....	36
4.2.1 Objetivo General.....	36
4.2.2 Objetivos Específicos.....	36
4.3 Justificación.....	36
4.4 Delimitación.....	38
CAPÍTULO 5: Procedimiento	39
5.1 Investigación documental.....	39

5.2 Observación directa.....	40
CAPÍTULO 6: Propuesta visual.....	42
6.1 Encuadres.....	42
6.2 Iluminación.....	42
6.3 Angulación.....	42
6.4 Colores.....	43
CAPÍTULO 7: Ejecución del plan.....	44
7.1 Contactos y permisos.....	44
7.2 Locaciones.....	44
7.2.1 Avenida Francisco de Miranda, desde la Plaza Brion de Chacaito hasta la Plaza Francia de Altamira.....	44
7.2.2 Bulevar de Sabana Grande.....	44
7.2.3 Plaza Bolívar de Chacao.....	45
7.2.4 Plaza Brion de Chacaito.....	45
7.2.5 Plaza Francia de Altamira.....	45
7.3 Recursos técnicos y humanos.....	46
7.3.1 Recursos técnicos.....	46
7.3.2 Recursos humanos.....	46
7.4 Presupuesto.....	46
7.4.1 David & Joseph.....	46
7.4.2 Elinchrom Venezolana.....	47
7.4.3 Logística Alitec.....	47

7.4.4 Compu Mall.....	47
7.4.5 Mundo PC.....	47
7.4.6 Rapidfot.....	48
7.5 Análisis de costo.....	48
CAPÍTULO 8: Selección de las fotografías y ensamblaje del ensayo.....	49
8.1 Proceso de selección.....	49
8.2 El Montaje.....	50
8.2.1 <i>Marc Augé: Elogio de la bicicleta. La crisis</i>	51
8.2.2 Caracas a dos ruedas: un ensayo fotográfico sobre recorrer Caracas en bicicleta.....	59
8.3 Las fotografías.....	62
CAPÍTULO 9: Conclusiones y recomendaciones.....	63
9.1 Sobre la investigación.....	63
9.2 Al fotografiar	64
9.3 Sobre el montaje.....	65
REFERENCIAS.....	67
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	71
ANEXOS.....	72

INTRODUCCIÓN

La capital de un país es considerada la tarjeta de presentación de una nación, muestra de la calidad de vida de sus habitantes y del urbanismo que la caracteriza. Vale la pena preguntarse entonces ¿de qué forma representa Caracas a Venezuela?

Actualmente, la capital venezolana es considerada una ciudad hostil, en la cual sus habitantes e invitados deben sortear una serie de obstáculos –tráfico, marchas, huecos en la calle, asaltantes- para llegar a cualquier destino, someterse a altos niveles de estrés y limitarse a atravesar la metrópoli con el único fin de trasladarse, ya que el miedo y el abandono se levantan como obstáculos que impide disfrutar la ciudad.

Tal como señala Brassesco, J. (2012, mayo 09) en su artículo La Ciudad aprendió a resignarse:

Caraqueño, todo habrás de aguantarlo sin protestar y sin armar alborotos públicos: perder horas en una cola todos los días, refugiarte en casa de noche fiel al toque de queda que nadie decretó pero todos cumplen, soportar el mal servicio del Metro, caminar entre aceras destrozadas y basura... (π 2)

Ante esta situación han surgido diferentes iniciativas orientadas a la recuperación del orden, la tranquilidad y de los espacios que se han perdido por el predominio del caos y del desacato a las leyes.

Parte de estos proyectos, promovidos tanto por grupos de la ciudadanía como por diferentes alcaldías, se han orientado en torno al uso de la bicicleta en Caracas. No solo como medio principal de transporte, llamado ciclismo urbano, sino también como una forma de relacionarse con la ciudad, a través de la mejora de la movilidad caraqueña, al considerar sus espacios públicos como parte importante de la propuesta.

Movimientos como éstos han sido desarrollados tanto en países europeos, como en Estados latinoamericanos, destacando las experiencias de Argentina, y

México, donde se promueve el uso de la bicicleta, según el programa *Mejor en bici* como:

- Una forma de moverse en la ciudad con más libertad, disminuyendo el tráfico fundamentalmente por el poco espacio que ocupa la bicicleta con respecto a los automóviles.
- Un instrumento que mejora la calidad de vida y la salud de las personas que la utilizan, anula el sedentarismo y previene molestias como el dolor de espalda y la fatiga muscular. También reduce el riesgo cardíaco, disminuye el colesterol malo, previene las hernias de disco y favorece al sistema inmunológico.
- Un medio de transporte que no requiere de combustible, por lo que se considera un vehículo ecológico. Se añade el hecho de que tampoco produce ruido, por lo que disminuye la contaminación sonora.
- Una inversión económica, tanto en su costo como en sus repuestos y reparación.

Sin embargo, vale la pena preguntarse ¿cómo será esa relación entre una ciudad como Caracas y una bicicleta? En una localidad difícil de transitar y donde el estrés es el sentimiento que suele ocupar las calles, vale la pena conocer y mostrar cómo es la interacción entre la Caracas actual y los vulnerables ciclistas.

¿Será posible retratar esta experiencia en un ensayo fotográfico?, donde se muestre esta ciudad recorrida en bicicleta, se conozca desde el punto de vista del peatón, el conductor de automóvil y el transporte público, la presencia de un ciclista urbano en Caracas y donde se muestre el uso de la bicicleta como medio de expresión cultural.

Conocer la interacción, el enfrentamiento y el anhelo que significa una bicicleta en las calles caraqueñas nos permite descubrir los retos que se tienen como sociedad y las posibles soluciones, ante los conflictos que se nos presentan actualmente.

I. MARCO REFERENCIAL

CAPÍTULO 1: Caracas, la ciudad y sus espacios públicos

*Elijo la ciudad porque su vivir actual nos atañe.
Y porque es el primer lugar de percepciones del fotógrafo con su cámara
cuando sale de su casa por la mañana.
O antes, aun sin salir de casa,
pues casa también es ciudad y no sólo desde la ventana sino incluso dentro,
en lo más privado que no deja de ser lo privado-urbano.*

Ramos, M. (2012, p. 12)

El espacio donde el hombre se desarrolla determina gran parte de su carácter, las personas que habitan un lugar le otorgan características que permiten definirlo a simple vista. La construcción de una ciudad, comprendiendo en ello sus dinámicas y urbanismo, se asienta no solo sobre bases de cemento, sino encima de la cultura de sus habitantes.

Caballero, M. (2004; c.p. Negrón, M, 2004) señala que una ciudad:

(...) es una realidad compleja, hecha de todas las inteligencias y también de todos los errores de que es capaz el hombre. En la ciudad están concentradas la ciencia y la tecnología, la educación y las diversas manifestaciones de la cultura, la salud, la industria y el comercio. Y están también concentrados los problemas de la sociedad, así como sus soluciones. (p.XII).

Al tratar de definir a Caracas se debe tomar en cuenta, más que una construcción abstracta de su significado, cómo es un día en la capital de este país petrolero, la movilidad entre sus calles y avenidas y el desenvolvimiento de los caraqueños en su ciudad.

¿Qué significa para un habitante de Caracas arrojar un papel en la acera, caminar con el bolso estrujado al cuerpo y mirar El Ávila, sin dejar de ocuparse del hueco y la corneta?

El temor es una palabra común en la capital venezolana, tal como se presenta en el trabajo *Caracas amor a muerte: Percepción y realidad de una urbe violenta* de Cedeño, L. (2010; c.p. Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, 2011):

60% de las personas temen ser víctimas de algún delito en la calle, 85% de las personas temen ser víctimas de un delito en el transporte público, 36% de los hogares encuestados fueron víctimas de algún delito en los doce últimos meses. (Ver Anexo N° 1).

El caraqueño está colmado de temor, su ciudad se presenta más como una amenaza que como un espacio propio. La palabra Caracas se convierte en miedo a exponerse en sus calles y en soledad en las plazas, circunstancias que propician el abandono de espacios vitales de la urbe por considerarlos ajenos.

Cabrujas (1999) muestra esta preocupación por el descuido de Caracas y por una débil identificación entre los caraqueños y su urbe, al calificarla como:

(...) una ciudad privada. Las casas se enorgullecen por dentro e ignoran al paseante. Todo sucede, como decíamos antes, cuando entramos, cuando dejamos de pertenecer a la calle, y por paradoja, somos libres. Nadie se siente libre caminando por San Bernardino o por los simétricos bloques de El Valle. En primer lugar, porque Caracas es la perfecta negación de lo peatonal. La ciudad se interrumpe en cualquier trayecto, y en ocasiones, alcanzar la acera contraria es un reto no sólo al vigor físico, sino incluso a la inteligencia del ciudadano. La ciudad no realiza mi vida, puesto que ni siquiera toma en cuenta un natural sentido de locomoción. Tengo la sensación, desde hace muchos años, de habitar un lugar inconsulto, decidido en alguna oficina, pero no en mis ojos ni en la biografía de los míos. (π 27).

Al preguntar qué es Caracas, tal vez varíen los conceptos entre el caraqueño de Petare y el de El Hatillo; sin embargo, la necesidad de una ciudad más accesible y amena los reúne a todos. El deseo de salir por las calles caraqueñas y poder apreciar su belleza es un ideal muchas veces sublimado por

el mantenimiento y constante remodelación del hogar, mientras que afuera la vereda y los postes son simples elementos decorativos que no cumplen con su función.

Negrón, M. (2004) plantea la importancia de recuperar a Caracas, al presentarla como:

(...) la mayor ciudad venezolana, la que contiene la más alta densidad de capital humano (el recurso por antonomasia), los mejores centros de educación superior y de investigación así como otros de producción y difusión cultural francamente excelentes, constituye sin discusión el *activo* más importante de la sociedad venezolana. Un proyecto claro para el desarrollo de Caracas es un proyecto para el desarrollo de Venezuela. (p. 11).

La situación de Santiago de León de Caracas es reflejo del país. Las políticas e iniciativas que surgen en la capital son reproducidas por todo el territorio nacional, así como los problemas y necesidades son replicados e incluso agravados en el interior. Caracas se convierte en espejo de una realidad nacional y en la esperanza de la transformación o como lo propone Negrón, M. (2004) "(...) las ciudades como ámbito característico del hombre y como locomotoras de cambio". (p. 5).

Para poder promover a Caracas como capital en renovación, es necesario reconocer los aspectos que la afectan, para poder planificar, ejecutar y evaluar las políticas públicas adecuadas para su recuperación, las cuales tiene como principal deuda el espacio público. El lugar que debería estar ocupado por personas que caminan, hablando o riendo, se ha descuidado y colocado en último lugar de interés, al anteponer lo privado como prioridad.

Existe una carencia de espacio público en Caracas, el cual debería caracterizarse, según Carvajal y Pinto (2012), por su proximidad con los ciudadanos y por ser escenario de las actividades, que van formando el carácter de la ciudad y la personalidad de los individuos que la habitan.

La responsabilidad de resaltar a la acera frente al comedor de la casa recae tanto en la ciudadanía como en las instituciones que resguardan y regulan

la vida en sociedad. Al descuidar el espacio común, la vida en la ciudad se desprecia, se reducen los lugares que permiten al individuo relacionarse y desarrollar su característica de ser social. El espacio público merece la inversión adecuada por parte de las autoridades y el respeto de los ciudadanos.

Desde la diminuta acera que comunica un edificio con otro, hasta la plaza más colosal ameritan la atención y cortesía de todos, de la condición de estos lugares depende la calidad de vida del que pasa por ahí, del individuo que vive cerca, de la persona que decide utilizarla por casualidad.

Recurrentes y costosas campañas de información y divulgación en la ciudad se realizan de manera esporádica cuando se hace evidente que el espacio público va mucho más allá del aspecto físico de la ciudad, incluyendo, de forma determinante, el modo de relacionarse *en* y *con él*. No basta con la recuperación física de Caracas, es vital la recuperación de nuestras maneras de comportarnos en público. (Una Sampablera por Caracas, comunicación personal, noviembre 15, 2012).

La esencia misma de una ciudad viene determinada en gran parte por la presencia del espacio público, entendido como el lugar común que comparte una sociedad y donde se llevan a cabo las interacciones que la definen. Este paréntesis de colectividad es derecho de todos los ciudadanos, ya que el ser humano requiere de un lugar donde más allá de disfrutar la sombra de una ceiba en un banco de madera, se ejercen y disfrutan los valores de la urbe.

Negrón, M. (2004) añade que:

Para que la ciudad sea verdaderamente ciudad el espacio público tiene que ser recuperado, lo que exige que los ciudadanos lo entendamos como propiedad de todos y cada uno, como parte irrenunciable de nuestra personal vida en sociedad. Pero esto no ocurrirá espontáneamente: los poderes locales deben asumir el rol de promotores de esa transformación. (p. 18).

A pesar de que el actor principal de una urbe debe ser el ciudadano, alrededor del cual se crean y transforman las estructuras que satisfacen las cambiantes necesidades del individuo, al tomar en cuenta los cimientos que

sustentan a Caracas se encuentra una figura, protagonista y antagonista de las dinámicas de la ciudad: el automóvil.

En un país donde el petróleo es el principal producto de exportación y en torno al cual, según afirma Torres (2000), se ha tramado toda una red de dependencia y de riqueza ficticia, la relación entre el caraqueño y el vehículo muestra los miedos y debilidades de la cultura de la nación, incluida la preferencia del espacio privado del coche y la desidia de la calle y sus aceras.

Según N. De Freitas (comunicación personal, noviembre 29, 2012) el automóvil “ya no es considerado tan solo como un medio de transporte, sino como símbolo de movilización social y estatus frente a los demás”.

La tríada formada entre los venezolanos, el oro negro y el automóvil, junto con los bajos costos de la gasolina y la modernización del país en función de los carros, ha infundido la idea entre los habitantes de que poseer un vehículo es la materialización del “éxito” de cualquier individuo. Esta creencia ha calado con fuerza en Caracas donde, como se mencionaba antes, la modernización significó la construcción de importantes vías de comunicación que dejaron de lado al peatón y de forma simultánea dicha idea se difundió por toda Venezuela.

Además, el alto subsidio a la gasolina hace más atractiva la carro-dependencia en los ciudadanos, los cuales se aferran a un espacio totalmente privado e individualizado que, paradójicamente, transita por la vía pública. El automóvil se convierte en una caja aisladora de todas las dinámicas sociales y en muchos casos determina los lugares que se pueden visitar o no, dependiendo de un puesto de estacionamiento.

Pero tal como lo señala J. Carvajal (comunicación personal, noviembre 16, 2012), el caraqueño que va en carro también tiene deseo de ciudad, ansia que queda delimitada a los lugares que puedan brindar el resguardo de su bien máspreciado, una distorsión entre la urbe y sus habitantes, propiciada por el vehículo.

En Caracas se halla lo que Negrón (2012; c.p. Carvajal y Pinto 2012) llama “la carroadicción” (p. 233), la cual establece sus bases en variables como el petróleo, pero además en la cultura y la planificación de la ciudad. Esta cultura llevó a los conductores a convertirse en una amenaza para los que le rodean, ya sea por exceso de velocidad o por estacionarse en una acera. Planificación que descuidó la necesidad de un transporte público de calidad y el mantenimiento del escenario común por excelencia, la acera.

Se piensa que los vehículos tienen derecho a abarcar gran parte de las vías caraqueñas, por un simple asunto de mayoría; sin embargo Carvajal y Pinto (2012) informan que: “Las tres cuartas partes de las vías están ocupadas por vehículos particulares, mientras que las tres cuartas partes de la población se moviliza a pie o en transporte público. De esa injusta distribución se deriva una pugna cotidiana”. (p. 190).

Los altos ingresos provenientes de la renta petrolera permitieron la construcción de grandes vías de comunicación, que si bien significaron un salto a la modernidad para la capital venezolana, dejaron de lado los derechos del peatón y la planificación del transporte público. Los amplios canales de las autopistas, pensados para un caraqueño en carro, se convierte en muros para los ciudadanos de a pie.

El predominio de lo privado ante lo público, los automóviles como prioridad ante el transeúnte o como señala Carvajal y Pinto (2012): “...exceso de vehículos particulares y falta de guáramo para poner acento en lo público” (p. 196), parecen variables difíciles de eliminar en el escenario actual de Caracas.

El inconveniente del vehículo particular como metáfora de la preferencia que se tiene por el espacio privado frente al público va de la mano con otro fenómeno que ha fomentado el abandono de los lugares comunes, presentándose como una “versión mejorada” de este, según lo indica G. Aguilar (comunicación personal, noviembre 21, 2012) del colectivo *Bicimamis*.

Se trata de los grandes centros comerciales como burbujas aisladoras de la ciudad, un lugar que reúne diversos servicios en un sector controlado que brinda a sus visitantes cierta impresión de seguridad. Este es un espacio con diversas atracciones y lugares que se perciben como públicos, pero que a fin de cuentas, es una edificación más donde se tiene la sensación ficticia de estar resguardado de una amenaza exterior.

El egocentrismo de los automóviles y el aislamiento de los centros comerciales son fenómenos que trabajan junto al miedo de los caraqueños, para afianzar lo que se viene mostrando en estas líneas, la sustitución del aire puro por el aire acondicionado, lo privado como seguridad frente a la vulnerabilidad de lo público.

Ante esta distorsión de la realidad han surgido diversas propuestas que, buscan mostrarles a los caraqueños el otro lado de Caracas. Se trata de desempolvar la cara amable de la ciudad para hacerle ver a sus habitantes que sí es posible una situación distinta, una acera limpia y unos buenos días al que está al lado. Desde la posición del conductor del transporte público que respeta el rayado, la persona que va en su carro que toca menos la corneta y cede más el paso, el motorizado que deja de colearse, el peatón que cruza cuando le corresponde y el ciclista que pedalea.

Precisamente la bicicleta es una de las ofertas que busca cambiar paradigmas en la capital venezolana, tal como lo desarrolla Delgado, I., Hernández, E. (2012, abril 22), una serie de movimientos se han posicionado en torno al uso de la bicicleta como solución a la movilidad caraqueña y como una herramienta de recuperación del espacio público, entre los que resaltan: “Tres colectivos capitalinos se dan la tarea de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano y, lentamente, se apoderan de los espacios que le son propios para ejercer su derecho a transitar”.

Imponerse a la fatiga de cruzar la ciudad, a la falta de cariño por lo propio y al desprecio por lo colectivo, es parte de las estrategias de estas agrupaciones,

que hallan ideas e individuos que quieren manifestarse y ser parte de una nueva dinámica cotidiana. Tal y como se ve en otras naciones, donde se ha demostrado que sí es posible la recuperación de las grandes urbes y que además estas pueden, y deben, ser espacio para el disfrute de sus habitantes y visitantes.

Se trata de que la constante entre los caraqueños sea retomar los valores. El respeto del conductor por el semáforo, de los transeúntes por la limpieza de la ciudad, de la persona encargada de barrer las calles por el vecino que le sonrío.

De pequeñas acciones se construyen grandes cosas, de reuniones entre dos personas que quieren defender la acera puede surgir una idea, la cual lleve a una organización, que a su vez exija mejoras que sean escuchadas por una alcaldía, según lo señala J. Carvajal (comunicación personal, noviembre 16, 2012).

El optimismo y las ganas de materializar un cambio en Caracas han traspasado los pensamientos y el miedo. La creación de estas agrupaciones reunidas alrededor de picnics en plazas, de terapias de risa, de peleas de almohadas en lugares públicos, de guerras de burbujas, de tertulias en cafés, y de la bicicleta, han demostrado que hay una efervescencia por lo público.

La promoción de estas iniciativas ha despertado un nuevo vínculo con la ciudad, una forma de interacción más eficiente y amable, entre el hombre y su entorno. El hecho de llegar a pie a la Plaza O'Leary de El Silencio para una pelea de almohadas o montar bicicleta por el casco colonial de Petare, derriba obstáculos creados, muchas veces, por los mismos caraqueños y permite la recuperación de espacios que contribuyen con las dinámicas del núcleo urbano.

Carvajal, Ch. y Pinto, J. (2012) apuntan en torno a este tópico:

(...) hay que “maximalizar” el deseo sobre la ciudad, a pesar de que la inseguridad y tantos otros obstáculos pretendan alejarnos de ella. Creemos que el derecho a la ciudad se conquista y que son necesarios nuevos acuerdos urbanos, un pacto de ciudad que tenga como eje central su democratización y encender todos los focos sobre las posibilidades de lo público como discurso (...). (p. 11).

La necesidad de ciudad se materializa en lo que sucede en Caracas, como muestra de un deseo de toda Venezuela, con la aparición de distintos grupos que creen en el éxito de su causa, la defienden con ahínco y cada día más caraqueños se unen por la curiosidad de pensar a su ciudad de una forma diferente. Estos colectivos con nombres y actividades que llaman la atención invitan a superar los obstáculos impuestos por la inseguridad y el olvido de lo público.

Delgado, I. y Hernández, E. (2012) destacan a: *Cicloguerrilla Urbana*, promotor del uso de la bicicleta como medio de transporte seguro a través de sus “biciescuelas”; *Bicimamis*, mujeres en bicicleta que viven la urbe de una forma diferente; *Una Sampablera por Caracas*, buscando romper estructuras rígidas para promover el cambio en la ciudad.

Además Carvajal, Ch. y Pinto J. (2012) señalan la presencia de Ser Urbano, con sus juegos en espacios públicos de Caracas, como forma de recuperación de la urbe. (p. 229).

Grupos que muestran un lado más libre de una ciudad nostálgica. Pequeñas acciones en cadena, como lo señala N. De Freitas (comunicación personal, abril 02, 2012), que generan cambios en la sociedad y en las instituciones, para poder solventar problemas como la movilidad y accesibilidad de los espacios, derrumbando muros culturales resistentes a las alternativas. Se promueve la calidad de vida en Caracas.

Las palabras de Silva (2012; c.p. Furiati 2012) tienen total vigencia: “... lo revolucionario y excitante que me llevo de Caracas es un profundo deseo de cambio. Contrario a lo que algunos piensan, los caraqueños viven hoy, no una encrucijada, sino una apertura”.

CAPÍTULO 2: La bicicleta como protagonista de la metamorfosis necesaria

*No hay barrera, cerradura,
ni cerrojo que puedas imponer
a la libertad de mi mente.*

Virginia Woolf

Caracas como ciudad desea ser alterada. Anhela percibir una relación más solidaria con sus habitantes. Aspira a que los caraqueños anden libremente por sus calles con una sonrisa en sus labios y el respeto por lo propio en el pensamiento. Espera la llegada de algún factor que impulse a sus ciudadanos a recuperar ese vínculo con el lugar que observan, transitan y viven.

Augé, M. (2009) plantea dicha situación y propone la aparición de un nuevo actor, como promotor del cambio que se requiere:

Lo urbano se extiende por todas partes, pero hemos perdido la ciudad y al mismo tiempo nos hemos perdido de vista a nosotros mismos. Ante este panorama, es posible que a la bicicleta le corresponda un papel determinante: ayudar a los seres humanos a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan invirtiendo, en lo que corresponde a cada uno, el movimiento que proyecta a las ciudades fuera de sí mismas. Necesitamos la bicicleta para ensimismarnos en nosotros mismos y volver a centrarnos en los lugares en que vivimos. (p. 63).

Basado en esto y para efectos de este trabajo de grado se tomará la bicicleta no solo como un medio de transporte, sino como un elemento que promueve el cambio que Caracas necesita, tanto a nivel de movilidad como en los aspectos que atañen a la “Cortesanía, comedimiento, atención y buen modo”, definición que la Real Academia Española (RAE) otorga a la palabra urbanidad.

La bicicleta como un símbolo que según Augé, M. (2009) puede considerarse una “utopía urbana que terminaría reconciliando a la sociedad consigo misma”. (p. 51) Este elemento se convierte en vínculo entre las aspiraciones y la realidad de los caraqueños que exigen un cambio en su ciudad, la cual presenta muchos puntos mejorables entre los cuales destaca la actitud de los ciudadanos.

Entre las transformaciones que ha promovido la bicicleta a lo largo de la historia, Corbeil, J. (1982) recuerda que: “La bicicleta fue el origen de la liberación de la mujer, que comenzó a llevar pantalones zuavos y a lucir las pantorrillas” (p. 14), por lo que es lógico concebir a este medio de transporte como algo más, como un actor transformador de la sociedad con solo dos ruedas, pedales y un manubrio.

Pero, ¿realmente es posible imaginarse a un ciclista en Caracas, donde hay una lucha por la recuperación de los espacios públicos y por el buen trato entre sus propios habitantes? ¿Es factible imaginarse a un ciclista que sobreviva a la Caracas actual? ¿La bicicleta puede convertirse en un factor de cambio real?

Delgado, I. y Hernández E. (2012) señalan que, ciertamente, es engorroso imaginarse a una ciclista en tacones rumbo al trabajo, surcando una avenida entre colas, motos, carros y cornetas. Mas, se pueden ver ejemplos tangibles hoy en día de esta nueva práctica vanguardista, y muchas ideas alrededor que buscan multiplicar dicha práctica.

El sueño a pedal puede parecer frenado por la realidad, si se toma en cuenta que, como indica Augé, M. (2009), la introducción de la bicicleta en la ciudad puede adquirir:

(...) la forma de un enfrentamiento entre automóviles y ciclistas alimentado por la ignorancia de unos y otros y su falta de cultura urbana, (...) identificable en el desprecio de los automovilistas menos sensibles por los ciclistas, pero también en la risueña despreocupación de algunos ciclistas resueltamente irrespetuosos con las reglas de circulación. (p. 70).

A esto, se añade el hecho de que, como se describía anteriormente y confirma Corbeil, J. (1982) “las ciudades se han planificado en función de un medio de transporte tan rápido como devorador de espacios: el automóvil” (p. 72). Adicionalmente al fomento del vehículo, en Caracas es común ver a los conductores irrespetar los semáforos, plantarse sobre los rayados, cambiarse de canal rápidamente y gritar groserías a viva voz. Lo que hace posible imaginar una situación complicada con la introducción de un elemento como la bicicleta, en la dinámica diaria ante una deficiencia de estructuras y un agotamiento de las buenas costumbres.

Sin embargo, las dos ruedas y los caraqueños que están sobre ellas, mantienen la idea de que la experiencia de recorrer una ciudad en bici revive la libertad inherente a cada ser humano, y convertirse el contacto con la ciudad y consigo mismo en una agradable caricia: una caricia transformadora.

Corbeil, J. (1982) indica que “Nadie puede dudar de que tiene posibilidades [la bicicleta] de convertirse, en un futuro muy próximo, en medio de locomoción de excepcional importancia dentro de las ciudades modernas” (p. 11).

Con respecto a la oportunidad que tiene este medio de transporte de ser un común denominador en las ciudades Carvajal, A. (2012) apunta, en su artículo de periódico, que: “Viene en aumento el uso de caraqueños que usan la bicicleta no solo para ejercitarse o interactuar socialmente, sino también como medio de transporte en una ciudad cada día más congestionada por el tráfico automotor”.

La congestión en Caracas es un factor que disminuye la calidad de vida de sus habitantes considerablemente. INMETRA, Encuesta de Movilidad del AMC (2005; c.p. Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020, 2011) señala que para el 2011 “24% de los Viajes diarios” que se realizan en Caracas son en “Vehículos particulares”; en la capital venezolana existen “1.700.000 vehículos”, en los cuales la “ocupación promedio es de 1,2 personas/vehículo”, con una “velocidad media de 15 Km/h”. (Ver Anexo N° 1). Según este estudio, la “duración promedio de un viaje interno” en Caracas es de “1:00 hora”, esto convierte al vehículo en un

transporte poco eficiente y una cápsula de preocupaciones para quienes lo manejan.

En contraparte Augé, M. (2009) muestra, que el hecho de pedalear, a priori, llena al espíritu de alegría al evocar la infancia y al disfrutar la sensación de deslizarse en el asfalto:

El primer pedaleo constituye la adquisición de una nueva autonomía, en la escapada, la libertad palpable, el movimiento en la punta de los dedos del pie, cuando la máquina responde a los deseos del cuerpo incluso casi se le adelanta. En unos pocos segundos el horizonte limitado se libera, el paisaje se mueve. Estoy en otra parte, soy otro y sin embargo soy más yo que nunca; soy ese nuevo yo que descubro. (p. 39).

De esta forma, el ciclista experimentado y el principiante comparten una sensación y una visión de vida por unos segundos, donde se les devela una parte más amable y libre de su personalidad, y al mismo tiempo se identifican como parte de una sociedad. A diferencia de los conductores de vehículos automotores, aislados de su entorno y estresados por el tráfico.

Se asoma la posibilidad de ver a Caracas desde otra óptica, desde un juguete de infancia que puede ayudar a sus habitantes a redescubrir una ciudad y sus espacios. Los ciclistas se hacen visibles y comienzan a exigir atención tanto de los ciudadanos como de las autoridades competentes.

Dávila (2012; c.p. Malavé 2012), urbanista y jefa de Planificación Urbana del Instituto Metropolitano de Urbanismo, sugiere que:

Si muchos están utilizando la bicicleta porque están hartos del tránsito o porque prefieren ese medio para moverse, las instituciones debemos mirar hacia ellos y considerar todas las posibilidades que existen para darle espacio a los ciclistas como otros ciudadanos más.

La bicicleta, como rayo de felicidad, toca a cada persona que la utiliza o en palabras de Augé, M. (2009): "(...) hay que dar a la bicicleta el crédito de la reinserción del ciclista en su individualidad propia, pero también la reinención de vehículos sociales amables, livianos, eventualmente efímeros, pero siempre portadores de cierta felicidad de vivir". (p. 46).

Carvajal, J. (2012) señala, en su columna periodística, que las bicicletas en Caracas “Se han hecho visibles, beligerantes y, afortunadamente, será imposible impedir su avance en la conquista no solo de más espacio para el ciclista, sino en la búsqueda de una ciudad más humana”.

La bicicleta ha funcionado como elemento de vinculación en la capital venezolana al servir de nexo entre los peatones y los ciclistas para compartir la experiencia de recorrer Caracas desde el lado aparentemente más vulnerable, al llamar la atención de los motorizados que tienen una cierta libertad de desplazamiento y que se topan con los vehículos como muros de contención al igual que los que andan en bicicleta y al invitar a las personas que van en su vehículo a bajarse de él y probar.

Augé, M. (2009) expone que a las personas que deciden recorrer una ciudad en bicicleta:

(...) se les ofrece una experiencia inédita que les permite reevaluar las distancias y hacer acercamientos que les están vedados en el transporte público, sujeto a itinerarios fijos. En bicicleta hay más cambios y más correspondencia. Uno se desliza subrepticamente por otra geografía, eminente y literalmente *poética*, puesto que ofrece la posibilidad del contacto inmediato entre lugares que habitualmente uno sólo frecuentaba por separado y, además, porque así se presentan como una fuente de metáforas espaciales, de acercamientos inesperados y de atajos que no dejan de suscitar, a fuerza de pantorrillas la curiosidad avivada de los nuevos paseantes. (p. 66).

Estos nuevos paseantes, como los llama Augé, han aparecido en varias ciudades del mundo. En los cinco continentes, la bicicleta ha pregonado y demostrado sus maravillas de reencuentro personal y social, ingredientes presentes en cualquier ciudad funcional y deseados en las urbes más caóticas.

En el caso de México, *Ciudad de México Capital en Movimiento*, se presenta *Muévete en Bici* (Ver Anexo N° 2) la cual invita a sus habitantes y visitantes, a cambiarse de carril y disfrutar de los 23 kilómetros (km) de actividades gratuitas, que habilitan todos los domingos en torno al uso de la

bicicleta, adicionalmente de la posibilidad de recorrer la ciudad en bici como un medio de transporte.

El programa establece opciones como el alquiler de bicicletas, entrenamientos para mejorar el desempeño de los ciclistas, servicio mecánico gratuito, paseos en bicicleta para personas discapacitadas, invidentes y adultos mayores y también cursos de primeros auxilios. En los 23 km pensados para el disfrute de los ciclistas en Ciudad de México, se pasea por lugares emblemáticos de la ciudad, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta y promover el acercamiento y disfrute de la ciudad. Con esta iniciativa se invita a los ciudadanos a relacionarse entre sí, consigo mismo y con la ciudad de una forma distinta.

En Buenos Aires, Argentina el *Plan de Movilidad Sustentable y Buenos Aires Ciudad* da a conocer al programa *Mejor en bici* (Ver Anexo N° 3) con su slogan “Todo lo que necesitás saber para animarte al cambio”.

El folleto de este proyecto expone que:

La mayoría de los viajes que se hacen en Buenos Aires no superan los 5 km, una distancia que fácilmente se puede recorrer en bicicleta.

Con 45 kilómetros ya construidos, el objetivo del Programa Bicicletas de Buenos Aires es generar una red que conecte los principales centros de transbordo, universidades, edificios públicos y otros puntos de interés. En adelante, serán construidos más kilómetros de ciclovía para la Ciudad, hasta alcanzar una red de aproximadamente 100 kilómetros.

Igualmente se indica que se han elaborado leyes en el país que regulan la creación de estacionamientos destinados para las bicicletas y se determina la responsabilidad de todos los “garajes comerciales” de establecer espacios para que los ciclistas puedan disponer de ellos.

Debido a que esta idea está diseñada para que los peatones, conductores y ciclistas convivan sin inconvenientes, se hace énfasis en las medidas de seguridad que estos deben respetar, entre las que destacan las señales de tránsito y la prevención de accidentes. Adicionalmente, se hace una descripción de los tipos de bicicletas aptas para recorrer la ciudad, donde destaca la bicicleta

plegable, perfecta para combinar su uso con otras formas de traslado como el metro o el transporte público.

A partir de estos ejemplos realizados en capitales americanas, aumenta la posibilidad de incluir a Caracas en el grupo de urbes arropadas por el fenómeno de la bicicleta, como una solución lógica al problema vehicular y al desgaste de los modales de los ciudadanos.

En el caso de la capital venezolana, han surgido iniciativas por parte de los entes gubernamentales y de la sociedad organizada, que dan muestra del viraje hacia la bicicleta que está experimentando Caracas. Destacan los proyectos desarrollados por las alcaldías del área metropolitana. Entre ellos *Caracas Rueda libre*, promovido por la Alcaldía Libertador y según se menciona en su página oficial:

Caracas Rueda Libre es una actividad recreacional dominical de la Alcaldía de Caracas, con la finalidad de que ciclistas, patineteros, corredores, patinadores y públicos en general se apropien de los espacios recuperados por el buen virvir de los caraqueños. (π 1).

La actividad, que parte de la información publicada en el sitio web, está integrada por 4 rutas, donde se podrá encontrar desde puntos de hidratación, hasta préstamos de bicicletas:

- 1.-Paseo los Próceres-Plaza las Tres Gracias.
- 2.-Paseo la Resistencia Indígena-Plaza Venezuela.
- 3.-Casco Central de Caracas.
- 4.-Av. Casanova-Av. Francisco Solano. (π 2).

Dicha iniciativa se lleva a cabo desde el 27 de marzo de 2012 y tal como lo señala el Alcalde Rodríguez (2012; c.p. Carvajal, A. 2012): “Lo más importante es irle regateando el espacio al automóvil; que el peatón, el que corre, el que anda en bicicleta, patineta, sienta que las vías también le pertenecen y nosotros debemos protegerlos”.

La Alcaldía Metropolitana persigue el mismo fin con el plan *Caracas a Pedal*, idea reseñada en la página oficial del Plan Caracas 2020 como:

(...) un proyecto en construcción que inició como un concurso público de ideas cuyo objetivo principal ha sido estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano metropolitano, proponiendo soluciones objetivas para que sea más seguro, eficiente e integrado a la oferta de transporte público y a todos los espacios de la ciudad. (π 1).

Además de la organización de este concurso, la Alcaldía Metropolitana está trabajando en un Proyecto de Ordenanza que establece el uso de la bicicleta como medio de transporte, bajo la consigna “Porque Caracas quiere, puede y debe moverse más en bicicleta” (π 1), tal como aparece en su sitio web.

Este ente gubernamental ha esbozado las líneas estratégicas del Plan Estratégico Metropolitano *Caracas 2020*, entre las cuales se contempla la movilidad por la ciudad. En la página oficial de dicho proyecto se señala: “Ampliar los espacios y mejorar las condiciones para movilizarse y en bicicleta ha de estar entre las prioridades de las políticas de movilidad a escala metropolitana. Para llegar más lejos y más rápido” (π 1), esto deja en evidencia el objetivo de las autoridades de aumentar cada vez más el espacio que ocupan los ciclistas en pro de una ciudad más agradable.

Además de los planes que contribuyen con la movilización en bicicleta, destaca la preparación de una ciclovía, la cual es construida por la Alcaldía del Libertador, la cual según indica Aljadys Elechiguerra, arquitecta supervisora de la obra por parte de la Dirección Municipal de Infraestructura, en el periódico *Últimas Noticias* (2012, agosto 14), irá: “de Los Chaguaramos a Plaza Venezuela, en Caracas, tendrá un recorrido de 1,5 kilómetros”.

Sin embargo, a pesar del interés que se ha mostrado por parte de los gobiernos de ambos municipios –los cuales, inusualmente, encontraron un punto en común en sus políticas públicas- las obras de la ciclovía están paralizadas y no se ha ahondado en las medidas que permitan introducir al ciclista en la dinámica

cotidiana, conforme a lo señalado por el *Frente del norte de Caracas* en un artículo de *El Nacional*.

Aunado a estos proyectos promovidos por las alcaldía de la zona, se encuentra una fuerza que ha movilizadado a las personas, que las atrae hacia la posibilidad de transportarse de una forma diferente en Caracas: los colectivos *Cicloguerrilla Urbana*, *Bicimamis* y *Una Sampablera por Caracas* –anteriormente mencionados- han puesto en el tapete la posibilidad de emplear la bicicleta como elemento transformador de la sociedad caraqueña.

Gaipa (2012; c.p. Avendaño 2012), uno de los ciclistas participantes de *Una Sampablera por Caracas*, apunta con respecto al uso de la bicicleta en Caracas que: “Lo importante es que nos vean en la calle y salir en bicicleta sin miedo. Esa no puede ser una razón para negarnos a hacer las cosas que nos gustan”.

En palabras de Augé, M (2009):

Esta oportunidad no es de ningún modo subalterna ni irrisoria y justifica plenamente que, para celebrar su advenimiento, se proyecte su realización [utilizar la bicicleta en la ciudad] en un futuro próximo con la esperanza de que, por una vez, la imaginación de lo que vendrá pueda cautivar la historia presente, movilizar a la sociedad, desplazar las líneas de vida y subvertir los temores y rencores de los menos imaginativos. (p. 75).

Está claro, después de todo lo expuesto, que el uso de la bicicleta significa un giro de paradigmas y una mejora para la calidad de vida de los seres humanos considerando su aporte al estado físico de quienes la utilizan como medio de transporte y su característica ecológica. Sin embargo el aspecto que resalta con mayor fuerza, y que atañe directamente a la situación de Caracas, es la experiencia de “andar”, atravesar una ciudad que suena y respira, que necesita de ciudadanos identificados con el lugar en el que viven y capaces de defenderlo sin temor alguno. La bicicleta es ese elemento que contribuirá a, como sostiene Augé, M. (2009), desvanecer las barreras entre los individuos y la ciudad.

Tal como afirma Carvajal, J. (2012): “Falta mucho por hacer (...). Hay ganas y estrategias”, que es lo importante. Solo queda rodar.

CAPÍTULO 3: Ensayo fotográfico

3.1 Aproximación a la definición de ensayo fotográfico

El lente es una poderosa prolongación del ojo y, sin embargo, lo que nos muestra la fotografía, una vez revelada la película, es algo que no vio el ojo que no pudo retener en su memoria. La cámara es, todo junto, el ojo que mira la memoria que preserva y la imaginación que compone.

Paz, O. (1984; c.p. Ramos 2002, p. 20)

El ser humano busca representar los elementos que lo rodean, su significado y las sensaciones que estos despiertan en él. Diversos medios de expresión han surgido para satisfacer esta necesidad, desde el lenguaje hasta el arte; entre estas formas de expresión aparece la fotografía, como un modo de representación de la realidad, empleado por el individuo para mostrar una visión de su entorno.

Desde 1877, tal como indica Kobre, K. (2006) la fotografía experimenta importantes transformaciones acompañadas de la tecnología y la capacidad de transmitir sensaciones a través de las imágenes obtenidas (p. 336). “(...) los avances tecnológicos y la imaginación y decisión de los fotógrafos han ido siempre juntos de la mano”. (Kobre, K. (2006), p. 338)

Dicho autor resalta que entre los avances tecnológicos fundamentales que surgen en torno a la fotografía, se encuentra el medio tono, el flash y la movilidad brindada por cámaras más ligeras.

El medio tono – originado en 1871- significa un cambio fundamental en la fotografía, ya que dicha técnica brindó la posibilidad de transferir la foto capturada

al papel, tal como lo apunta el escritor anteriormente nombrado. El procedimiento se denomina de esta forma porque “Una imprenta normal solamente imprimía blancos y negros –tonos enteros- y no podía imprimir la gama de grises, los tonos medios” (Kobre, K. (2006), p. 338). Esto permite realizar copias de las imágenes de forma más fidedigna y real.

Posteriormente, surge la necesidad de tener mayor control de los factores que actúan en la fotografía, principalmente de la iluminación. Aparece el flash como asistente perenne de la cámara. Se utilizan primero “Los peligros del flash de magnesio” -cuyo funcionamiento tenía como elemento principal la pólvora-, luego el flash de bombilla, hasta llegar a lo más cercano a nuestros días, el flash electrónico. (Kobre, K., 2006).

En concordancia con los avances que surgieron, las cámaras igualmente aligeraron su peso con el pasar de los años, lo que le permitió al fotógrafo explorar nuevas situaciones, lugares y experiencias, expone H. Castillo (comunicación personal, enero 25, 2013).

El canje de la *Grafles* -cámaras portátiles pero pesadas-, por la *Leica* – cámara manejable de pequeño formato- cambia la relación entre el fotógrafo y el mundo; abre fronteras y posibilidades para la fotografía. (Kobre, 2006; Castillo, 2012).

Sin embargo, la fotografía no solo es protagonista de cambios tecnológicos sino que además esta, conforme lo expone Kobre, se convierte en una herramienta de cambio social. En palabras de Hine, L. (s/f; c.p. Kobre, 2006): “Hay dos cosas que quiero hacer. Quiero mostrar las cosas que hay que cambiar. Y quiero mostrar las cosas que hay que apreciar”. (p. 342).

El fotógrafo posee un criterio propio y una serie de ideales que son plasmados, de forma consciente o no, en sus fotografías. El hecho de apuntar el lente hacia un lugar en específico señala la realidad que quiere mostrar y a través de esto llamar la atención sobre algún tema o simplemente resaltar una idea a seguir.

Según señala Ramos, M. (2002):

La fotografía no sólo es una de las técnicas más utilizadas para recabar y transmitir mensajes, sino además un medio visual de enorme importancia en las artes plásticas contemporáneas. Está considerada como una manifestación artística ya que a través de ella es posible expresar sentimientos, situaciones, estados de ánimo y realidades que se fundamentan en la fantasía de los diversos autores. (p. 7).

Mediante una imagen captada por una fotografía, se muestra mucho más que la captura instantánea de un momento. Ramos, M. (2002) expone la importancia de considerar que tanto la cámara como el individuo tienen un mundo interior que se refleja en la fotografía captada; la fotografía se convierte en el “*medio* a través del cual el fotógrafo presenta al resto del mundo en el que vive” (p. 11).

En estas pequeñas porciones de realidad, se encuentran diversos discursos e historias; centradas en una idea, un criterio o un elemento, que se desarrolla y entiende a través de lo que se observa. Surge una forma alternativa de representación o crítica de la realidad a través de una construcción visual, o lo que es mejor conocido como Ensayo Fotográfico.

C. Ramírez (comunicación personal, 2012) define a esta modalidad como:

La construcción narrativa simple, basada en la ordenación de fotografías que juntas cuentan una historia, generan un sentimiento o una sensación (...) La óptica del ensayo fotográfico es subjetiva y personal, se puede basar el ensayo fotográfico en una lectura, en un texto, en una vivencia o en una sensación.

A su vez, H. Castillo afirma que este género fotográfico es una: “Relación de imágenes sobre un mismo tema” (comunicación personal, enero 25, 2013). Según este, el ensayo fotográfico estaba en desuso antes de la aparición de internet, ya que los medios impresos se encontraban con la limitación de tener que publicar sus contenidos en papel, por lo que se les hacía difícil publicar una serie fotográfica por el costo que esto significaba.

Sin embargo la aparición de internet abre las posibilidades no solo de publicar una mayor cantidad de fotografías, sino de sumar al ensayo el sonido del ambiente que rodeó la realidad capturada, junto con la interacción proveniente de los usuarios que visitan la web.

Por otra parte M. López (comunicación personal, enero 26, 2013) presenta el ensayo fotográfico como una representación libre, en la cual se le otorga especial importancia al mensaje que se piensa transmitir. Para este fotógrafo es válida la utilización de diversos estilos de fotografías –desde retratos hasta fotografía documental- y de un texto que las apoye. Lo fundamental es mantener una coherencia en el discurso. “Lo importante es la articulación, cómo es contado”.

Para efectos de este trabajo de grado se tomará como definición de ensayo fotográfico, la representación libre y subjetiva de un tema, en el cual se toma como hilo conductor una idea o tema específico. Se emplea como medio de expresión un conjunto de fotografías, y estas unidas narran una historia.

Un relato, narrado a través de un ensayo fotográfico, puede basarse en un hecho ficticio o real, abstracto, concreto o tangible. Mas, en el caso de la fotografía existe un vínculo innato entre la realidad y el fotógrafo. Tal como lo muestra Ramos, M. (2002) el fotógrafo se enfrenta a “*lo que hay. Y a lo que ahora hay. Y a lo que hay aquí.* El fotógrafo hace temática con lo que sucede en su tiempo y en su espacio”. Ramos, M. (2002, p. 12).

Esta visión es apropiada dentro de la fotografía urbana, caracterizada por mostrar al objeto de estudio –la ciudad- desde su esencia. Se revelan sin censura sus contradicciones y encantos, tal como lo reseña Rojas, A. (2012, c.p. Cova, 2012). En este tipo de fotografía, señala A. Rojas (comunicación personal, Febrero 14, 2013), “hay que desprenderse de los prejuicios, no hay nada feo ni bonito”, lo importante es mostrar las emociones a través de las personas que habitan la urbe.

Según lo expresa Ramos, M. (2006):

En la calle resulta difícil inventar un pasado-perfecto con la fotografía, pues el presente se cuele con su moda y su *smog*, el tipo de gestos y de avisos. La fotografía urbana es necesariamente contemporánea: con el fotógrafo y con el momento exacto de las tomas. Y si el presente fotográfico se relativiza un tanto ante la arquitectura (pues coinciden edificaciones neo-clásicas y post-modernas en una misma calle), todo lo demás – gente, ropas, vehículos, vallas y hasta la claridad o contaminación del aire- están *ahí-ahora* para el fotógrafo. (p. 18).

La fotografía en la ciudad es un documento que permite dar a conocer los aspectos mejorables de ella, y que al mismo tiempo muestra sus características sin ataduras estéticas, solo predomina el placer de observar y captar sus dinámicas y situaciones.

3.2 Antecedes

3.2.1 Caracas a pie. (2012). José Carvajal y Juancho Pinto

Recopilación de las crónicas publicadas todos los domingos en *El Nacional* por estos dos escritores; específicamente en el Cuerpo *Ciudadanos*, bajo el título *Caracas a pie*.

En este trabajo se hace un recorrido constante por la capital venezolana para constatar su estado y necesidades. Se toman en cuenta avenidas concurridas y lugares emblemáticos de Caracas, y se coloca como prioridad al peatón ante todo.

Se muestra, se cuestiona y se plantean soluciones para las diversas situaciones que se le presentan al que va a pie en su día a día. El peatón, y queda demostrado por todo lo señalado anteriormente, es uno de los más vulnerables y a su vez más poderosos, considerando que la mayoría de los caraqueños son peatones. Se exige convertir a Caracas en una ciudad recorrida sin temores, ni malas caras, la *Caracas a pie* de Cheo y Juancho.

Si se logran reivindicar los derechos de los peatones, sin duda los ciclistas ganarán espacios conjuntamente, porque “Lo andado a pie es 'andable' en bicicleta... y lo pedaleado nunca es demasiado para el que va a pie” (Ch. Carvajal, comunicación personal, Octubre 19, 2012).

II. MARCO METODOLÓGICO

CAPÍTULO 4: El problema

4.1 Planteamiento del problema

¿Cómo representar a través de un ensayo fotográfico la experiencia de recorrer Caracas en bicicleta?

Actualmente, Caracas es una ciudad difícil de vivir, transitar e incluso disfrutar. La inseguridad y la ansiedad acechan a todos los caraqueños, ir de un lugar a otro representa una odisea entre carros, motos, cornetas y aceras agrietadas. La idea de descansar en el banco de una plaza resulta, para muchos, una utopía de antaño.

Sin embargo ante esta carencia, un grupo de ciudadanos ha puesto en evidencia la necesidad de recuperar no solo espacios de la urbe y de aportar una solución a su atascada movilización, sino de rescatar la admiración por la ciudad.

Entre las iniciativas que buscan “liberar” de alguna forma a la capital venezolana se encuentran *Caracas a pie* y *Una Sampablera por Caracas*. Introducir valores e ideas que permitan percibir el espacio de forma distinta es la clave en estos proyectos, donde la bicicleta juega un rol fundamental, sorprendiendo a la ciudad y sus habitantes con un elemento que invita a jugar con ella, respetándola y transformándola. Pero, ¿será capaz un objeto, tan aparentemente inocuo, de sacudir a la ruda Caracas?

4.2 Objetivos

4.2.1 Objetivo General

Realizar un ensayo fotográfico sobre la experiencia de recorrer Caracas en bicicleta.

4.2.2 Objetivos Específicos

- Mostrar a través de una ciclista la interacción entre ella y la ciudad que recorre, Caracas.
- Conocer desde el punto de vista del peatón, el conductor de automóvil y transporte público, la presencia del ciclista urbano en Caracas.
- Conocer el uso de la bicicleta como medio de expresión cultural en Caracas.
- Realizar un ensayo fotográfico, fundamentado en el capítulo *La Crisis* del texto *Elogio de la bicicleta* de Marc Augé, para el blog de *Una Sampablera por Caracas*.

4.3 Justificación

La importancia de la realización de este proyecto radica en que la bicicleta está retomando espacios en las grandes ciudades del mundo, entre ellos Caracas, no solo como medio de transporte sino también, como herramienta de acercamiento entre la ciudad y sus habitantes.

Además se necesita reconocer el interés creciente por este medio, como recuperador de los espacios públicos y como una solución para la movilidad en Caracas.

Vale la pena resaltar que el uso de la bicicleta tiene significativos beneficios, según el Plan de Movilidad Sustentable de la ciudad de Buenos Aires *Mejor en bici*:

- Más libertad para moverse en la ciudad, disminuyendo el tráfico fundamentalmente por el poco espacio que ocupa la bicicleta con respecto a los automóviles.
- Mejora la calidad de vida y la salud de las personas que la utilizan, anula el sedentarismo y previene molestias como el dolor de espalda y la fatiga muscular. También reduce el riesgo cardíaco, disminuye el colesterol malo, previene las hernias de disco y favorece al sistema inmunológico.
- No requiere de combustible, por lo que se considera un vehículo ecológico. Se añade el hecho de que tampoco produce ruido, por lo que disminuye la contaminación sonora.
- Es económica tanto en su costo como en sus repuestos y reparación.

Además de los beneficios anteriormente destacados, se debe considerar que el uso de la bicicleta es promovido por la Alcaldía del Libertador y la Alcaldía Metropolitana, junto con diversos colectivos, a los cuales les sería de gran utilidad un registro fotográfico, en el cual se refleje dicha actividad en una ciudad como Caracas.

4.4 Delimitación

Se busca abarcar con la investigación a la ciudad de Caracas, específicamente a una de sus avenidas emblemáticas, la Francisco de Miranda, y reconocidos espacios públicos de la urbe como el Bulevar de Sabana Grande, la Plaza Bolívar de Chacao, la Plaza Brion de Chacaito y la Plaza Francia de Altamira.

De la variedad de agrupaciones y personas relacionadas con el uso de la bicicleta en la ciudad se tomarán para su estudio una ciclista, Daniela Pettinari, miembro del colectivo *Una Sampablera por Caracas*.

El trabajo de grado se desarrollará entre el mes de julio de 2012 y Mayo de 2013, pero se tomará en cuenta el desarrollo del movimiento ciclista en la ciudad desde sus inicios en el año 2012.

Al referirse al uso de la bicicleta se dedica el estudio a su uso en la ciudad exclusivamente, el llamado ciclismo urbano. No se tomará en cuenta el ámbito deportivo en el que esta podría emplearse.

CAPÍTULO 5: Procedimiento

5.1 Investigación documental

Caracas y bicicleta parecen ser palabras que a simple vista, se repelen. Una ciudad en abandono, insegura y congestionada, frente a un juguete convertido en un medio de transporte vulnerable. Una bicicleta frente a los cauchos ansiosos de vehículos y motos hace sonar su cadena ante las cornetas incesantes, sorteando los vehículos mientras observa la ciudad e interactúan directamente con ella.

Los espacios públicos caraqueños requieren de contacto y esmero, el miedo cotidiano lleva a los habitantes de esta urbe a encerrarse en su individualidad, en lo privado, donde se sienten seguros, pero el olvido de lo común toca las puertas de todas las casas y recuerda que es necesario atender ese espacio que está afuera.

Tener un lugar donde caminar o un banquito donde sentarse son detalles que se vuelven necesidades cuando las plazas son lugares arrinconados y las aceras, con sus grietas, se vuelven antipáticas para los peatones. Los caraqueños, guiados por grupos organizados, dirigen la mirada hacia los espacios públicos promoviendo su rescate, a través de peleas de almohadas, guerra de burbujas y recorridos en bicicleta.

La bicicleta es una solución a la movilidad, con su ágil y liviano andar por el asfalto, a la recuperación de lo público con la obligatoriedad de interactuar con el entorno y con el uso constante de lugares olvidados, es decir las dos ruedas conllevan a la felicidad de sentir el aire en la cara y recordar los espacios que todos añoran.

Se plantea realizar una serie fotográfica en la cual se presente a una ciclista recorriendo lugares emblemáticos de Caracas, tal como se planteó en la justificación del proyecto, y donde se refleje todas las contribuciones que puede darle la bicicleta a la ciudad y sus ciudadanos.

5.2 Observación directa

Para llegar al punto de decidir hacer un ensayo fotográfico sobre recorrer Caracas en bicicleta, se atravesaron muchas etapas. Al inicio de la investigación se planteaba realizar un trabajo donde la tesista recorría la urbe en este medio de transporte, mientras, simultáneamente, se tomaban fotografías de la ciudad. Mas al participar en algunos de los eventos en los que se desarrollaba esta actividad se evaluaron diversos factores de riesgo, como controlar la bicicleta y la cámara al mismo tiempo, por lo que se decidió modificar la visión del ensayo fotográfico a tercera persona.

Luego se pensó en documentar el recorrido de tres ciclistas diferentes, pero surgió la necesidad de centrar la atención del público en un solo personaje y de representar el lado delicado de una ciudad tosca, en consecuencia se decidió utilizar a una ciclista como protagonista del ensayo.

En cuanto al espacio, se consideró llevar a cabo la actividad en lugares públicos de la ciudad, que permitieran utilizar el equipo fotográfico con cierto grado de seguridad. Sin embargo se determinó incluir espacios muy concurridos, y por lo tanto arriesgados, a lo largo de la realización del trabajo con lo que se obtuvo excelentes resultados tanto de material como de experiencia, ya que se venció por un momento el miedo que se tiene hacia las calles caraqueñas.

Se planeó utilizar como único equipo fotográfico una cámara Canon Rebel T1i, pero se incluyó una cámara point-shot para sortear la inseguridad en algunos lugares y la aprensión de los ciudadanos.

La actividad se llevó a cabo en tres fines de semana, pero se determinó que los domingos eran días con menos afluencia de vehículos y transeúntes, lo que entorpecía la investigación, ya que se buscaba la interacción de estos factores con la ciclista en Caracas.

Las primeras fotografías capturaron a la ciclista en situaciones descriptivas, faltas de contenido, por lo que en las siguientes sesiones se buscó contextualizarla en los diferentes escenarios en los que se desenvuelve normalmente en la ciudad, de forma que se creara un discurso coherente sobre su experiencia.

Al fotografiar la destreza de recorrer Caracas en bicicleta, se pudo percibir que la presencia de una ciclista en tacones causa revuelo entre peatones y conductores, pero lo que más resalta es la necesidad de políticas gubernamentales que le brinden una mayor seguridad al ciclista urbano, acompañadas de la aplicación efectiva de las leyes de tránsito que permitan que las vías funcionen como un sistema eficiente, que faculten la movilización de vehículos automotores, peatones y ciclistas, sin ningún inconveniente.

Es importante destacar el cambio de paradigmas que significa recorrer a Caracas a dos ruedas. La libertad que brinda la bicicleta como medio de transporte y como factor de cambio: permite llegar más rápido a los lugares de destino, captar la curiosidad de los caraqueños que pasan la calle y comprender el sentido de respetar las reglas del juego, cuando a tránsito se refiere.

En bicicleta se aprende a respetar el rayado porque el ciclista está estrechamente vinculado al peatón, se aprende a trabajar en equipo solidarizándose con los demás usuarios de este medio y se entiende a la ciudad y sus sentimientos de una forma clara.

CAPÍTULO 6: Propuesta visual

6.1 Encuadres

Para lograr la perspectiva que la tesista busca otorgarle a las fotografías se emplean planos generales para situar a la ciclista en el entorno caraqueño y para mostrar su vulnerabilidad en él, acompañados por planos medios para enseñar la relación entre el habitante de Caracas que anda en bicicleta y los demás actores de la ciudad como los conductores de carros y camionetas, motorizados y peatones y planos detalles que permitan resaltar elementos específicos que la identifiquen como usuaria de este medio de transporte.

6.2 Iluminación

En cuanto a la iluminación, esta proviene de fuente natural para otorgar a las fotografías la naturalidad de la ciudad. En los casos de fotos con una velocidad de obturación lenta se utiliza, en algunos casos, un flash como iluminación de apoyo para congelar a la ciclista en la fotografía. Se procura realizar la actividad en horas de la tarde para evitar la luz directa propia del mediodía, y buscar la luz difusa de la tarde y manejar las sombras que ésta produce.

6.3 Angulación

Se emplea una angulación recta en la mayoría de las fotografías para que el espectador se coloque en la posición de la ciclista y logre percibir su visión de

Caracas, un ángulo picado en las situaciones en las que esta se muestre indefensa dentro de la dinámica agitada de la ciudad y un contrapicado cuando se busca otorgar relevancia a su presencia en el entorno en el que se encuentra.

6.4 Colores

La paleta de colores está predominada por tonalidades grises y marrones propias del ambiente capitalino, mas se procura que la ciclista porte colores distintivos que le otorguen al hecho de andar en bicicleta un aire de alegría y diversión.

CAPÍTULO 7: Ejecución del plan

7.1 Contactos y permisos

- Carlos Ramírez (tutor). Telf: 04126132949
- Daniela Pettinari (miembro de *Una Sampablera por Caracas*). Telf: 04125902908.
- Nelson De Freitas (miembro de *Una Sampablera por Caracas*). Telf: 04122745223.

7.2 Locaciones

7.2.1 Avenida Francisco de Miranda, desde la Plaza Brion de Chacaito hasta la Plaza Francia de Altamira

Esta avenida es muy concurrida tanto por los vehículos y el transporte público como por los peatones, debido a la gran cantidad de establecimientos comerciales que se encuentran en sus zonas aledañas y por las numerosas estaciones de metro que desembocan en ella. En esta predomina una paleta de colores entre el gris y el marrón dada por las edificaciones que la rodean.

7.2.2 Bulevar de Sabana Grande

Es el bulevar más destacado de Caracas, donde más allá de la existencia de locales comerciales y restaurantes, se ha promovido la recuperación del espacio público y el cambio, a través de la intervención del lugar con obras de arte, parques infantiles y bancos que señalan el camino hacia un acercamiento con los ciudadanos. El color predominante de este paseo es gris, dado por los

adoquines que la adornan a todo su largo y ancho, con algunos toques de color dados por los elementos artísticos y lúdicos que se han introducido

7.2.3 Plaza Bolívar de Chacao

Este espacio público es escenario de diversas actividades, desde eventos culturales del municipio hasta juegos entre los niños de la zona. Presenta en sus alrededores construcciones antiguas, una iglesia y numerosos árboles que le brindan la sombra necesaria para ser recorrida a toda hora. En esta plaza se pueden encontrar diversas tonalidades de gris, por el material con el que fue construida, y marrones por los árboles y edificaciones que la rodean.

7.2.4 Plaza Brion de Chacaito

Ubicada al final del Bulevar de Sabana Grande, es un típico punto de encuentro caraqueño por su afortunada ubicación cerca de múltiples centros empresariales y comerciales, y por presentar espacios con sombra y bancos que permiten alargar la estadía de las personas que la transitan. Además, este lugar se ha convertido en un punto clave donde se suele recoger la opinión pública por la diversidad de personas que circulan por él.

Por ser parte del bulevar, en esta plaza se encuentra una paleta de colores parecida a la antes descrita, pero se añaden los tonos marrones de los numerosos árboles que allí se encuentran.

7.2.5 Plaza Francia de Altamira

Importante plaza caraqueña, icono de espacio público por su mantenimiento y limpieza, ha sido punto clave en diversos encuentros culturales, entre ellos destaca el Festival de la Lectura. En ella se encuentra una fuente coronada por un obelisco, una serie de bancos, árboles y construcciones que brindan sombra a sus visitantes y que crean una gama de colores que comprenden el gris, marrón y verde.

7.3 Recursos técnicos y humanos

7.3.1 Recursos técnicos

- Cámara Canon T1i.
- Lente Canon 18-55 mm.
- Flash Yongnuo YN 460.
- Trípode.
- Cámara point-shot 16 MP.
- Computadora Compaq Presario CQ43-266LA Notebook PC.
- Pendrive 16 GB.
- Pendrive 8 GB.
- Adobe Photoshop Lightroom 3.2.

7.3.2 Recursos humanos

Tres asistentes de producción.

7.4 Presupuesto

7.4.1 David & Joseph

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO (BS.)	TOTAL (BS.)
Kit Trípode Manfrotto 290 con Cabezal 3-Way RC2	1	1,971.20	1,971.20

7.4.2 Elinchrom Venezolana

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO (BS.)	TOTAL (BS.)
Cámara marca SIGMA SD-15 (15MP) con lentes 18-50mm & 50-200mm+flash	1	52,618.00	52,618.00
Trípode para cámara Weifeng	1	1,882.00	1,882.00

7.4.3 Logística Alitec

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO (BS.)	TOTAL (BS.)
CANON t3i	1	28,435.00	28,435.00
Lente CANON 18-55 mm	1	11,655.00	11,655.00
Flash Canon	1	12,375.00	12,375.00

7.4.4 Compu Mall

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO (BS.)	TOTAL (BS.)
Compaq Presario Cq45	1	12,990.00	12,990.00
Memoria Portátil USB 16 GB	1	269.00	269.00
Memoria Portátil USB 8 GB	1	399.00	399.00
Olympus Vg170 Camara Digital 14 MP	1	3,024.00	3,024.00

7.4.5 Mundo PC

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO (BS.)	TOTAL (BS.)
Computadora Portatil Compaq CQ43-417LA	1	15,430.00	15,430.00
Memoria Portátil USB 16 GB	1	375.00	375.00
Memoria Portátil USB 8 GB	1	225.00	225.00

7.4.6 Rapidfot

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO (BS.)	TOTAL (BS.)
Fujifilm Jx700 Camara Digital 15 MP	1	2,920.00	2,920.00

7.5 Análisis de costo

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO (BS.)	TOTAL (BS.)
CANON t1i	1	0.00	0.00
Lente CANON 18-55 mm	1	0.00	0.00
Flash Yongnuo YN 460	1	0.00	0.00
Cámara point-shot 16 MP	1	0.00	0.00
Trípode	1	0.00	0.00
Computadora Portátil Compaq	1	0.00	0.00
Memoria Portátil USB 16 GB	1	0.00	0.00
Memoria Portátil USB 8 GB	1	0.00	0.00
Impresión de fotos contacto	11	5.00	55.00
Impresión de fotos para mesa de trabajo	47	5.50	258.50
Impresión de fotos definitivas	92	16.00	1472.00
Copias para revisión	141	1.25	176.25
TOTAL			1,961.75

CAPÍTULO 8: Selección de las fotografías y ensamblaje del ensayo

8.1 Proceso de selección

Luego de seleccionar el lugar donde se llevarían a cabo las fotografías y tras determinar que el ensayo fotográfico tendría como protagonista a una mujer, se inició el proceso de selección del personaje central del relato.

Se consideraron varias opciones de ciclistas del sexo femenino, pertenecientes a los colectivos *Bicimamis* y *Una Sampablera por Caracas*. Finalmente se decidió desarrollar la actividad con Daniela Pettinari, miembro del segundo colectivo mencionado anteriormente, ya que se logró un contacto más directo con los integrantes e ideales de este grupo, caracterizado por defender los espacios públicos caraqueños y las buenas costumbres entre sus habitantes.

A lo largo de los tres fines de semanas en los cuales se llevó a cabo el proyecto, se tomaron 573 fotografías donde se muestra a la ciclista en los escenarios seleccionados, desde diferentes visiones: el peatón, el automovilista, el conductor de transporte público, el motorizado y la ciudad.

Con el material fotográfico recabado se procedió a imprimir todas las fotos en hojas de contacto horizontal 5 x 11, para poder apreciar todo el trabajo y hacer una preselección de 50 fotografías.

Las fotos destacadas se imprimieron en formato 10 x 15 cm para utilizarlas en la mesa de trabajo, durante el proceso de curaduría. Cada una fue numerada en la parte posterior, para luego identificarlas de forma más rápida.

Las fotografías se extendieron en una mesa y se agruparon según la situación que mostraban. Posteriormente se ordenaron en tres grandes grupos concentrados en: la ciclista interactuando con la ciudad, el enfrentamiento entre

esta y los demás actores de la urbe y el ciclismo urbano desde una visión metafórica y poética.

Tras el proceso de curaduría quedaron seleccionadas 22 fotografías, las cuales narran la experiencia de recorrer Caracas en bicicleta, tema central de este trabajo de grado.

8.2 El Montaje

El ensayo de fotográfico se realiza para el blog del colectivo *Una Sampablera por Caracas* por lo que se utiliza el software *Soundslides*, para integrar las imágenes seleccionadas, algunos fragmentos del libro *Elogio de la bicicleta* de Marc Augé, específicamente del capítulo *La Crisis*, y sonido incidental de una bicicleta en movimiento.

En el montaje se muestran tres líneas narrativas que presentan la situación del ciclismo urbano: la interacción, el enfrentamiento y el anhelo; inspiradas en el capítulo del libro de Augé, en el cual se recrea la realidad del ciclista junto con el deseo de modificar a las ciudades desde el uso de la bicicleta como herramienta de contacto con nuestro entorno y de identificación de los sueños y limitaciones del ser humano. Caracas necesita un cambio y este pudiese ser uno de los elementos que lo provoquen.

En la interacción se presentan diversas situaciones en las que la ciclista trata de introducirse en la dinámica de la ciudad junto a los peatones y conductores de vehículos automotores, esta acción es recibida y percibida desde la sorpresa o la solidaridad, hasta la soberbia y la apatía.

En la segunda secuencia se muestra el enfrentamiento que surge entre la práctica del ciclismo urbano y las demás costumbres en Caracas, como el

irrespeto por las normas de tránsito y el predominio del más fuerte en detrimento del más vulnerable.

Finalmente, el anhelo representa la esperanza, no solo de los ciclistas, sino de los caraqueños que sueñan con una ciudad más amena y accesible, en la cual trasladarse de un lugar a otro sea también una oportunidad para disfrutar de un espacio que tiene muchas cosas para ofrecer. Es una metáfora de lo deseable y de lo que se puede alcanzar con el trabajo e interés de todos.

8.2.1 Marc Augé: *Elogio de la bicicleta. La crisis.* (p. 51-76)

Texto del cual se extrajeron las citas que hilan el ensayo fotográfico “Caracas a dos ruedas”:

“La bicicleta es, pues, mítica, épica y utópica. Uno sólo puede dedicarse a su práctica prestando una atención sostenida al presente, aunque sólo sea a causa de los riesgos de circulación, pero la bicicleta constituye el núcleo de relatos que resucitan simultáneamente la historia personal individual y los mitos compartidos por muchos; estos dos pasados son solidarios y confieren una tonalidad épica a los recuerdos individuales más modestos. Como siempre, la clara conciencia del pasado nutre la imaginación del futuro. La bicicleta llega a ser, así, el símbolo de un futuro ecológico para la ciudad del mañana y de una utopía urbana que terminará reconciliando a la sociedad consigo misma. Pero el mito, la epopeya y la utopía exigen un poco de fe; la prueba de la historia real es una prueba dura que los somete incesantemente al riesgo de la nostalgia, ese triste refugio de los decepcionados de la vida. La bicicleta, símbolo de una clase obrera ya desaparecida, de desafíos deportivos que hoy no tienen equivalentes y de una vida urbana soñada ¿no corre el riesgo, en la realidad concreta del mundo globalizado, de convertirse en el instrumento fantasmático de la negación, en el pretexto de una vida social únicamente sometida a los imperativos del consumo, en una palabra, en la última ilusión?

“EL MITO EN RUINAS

“(…)

“LA URBANIZACIÓN DEL MUNDO: EN BUSCA DE LA CIUDAD PERDIDA

“¿Y la utopía? Transformas la ciudad, ¿es un sueño concebible? Y la bicicleta, ¿tiene un papel protagónico en esa revolución? Porque evidentemente estamos hablando de una revolución, en el sentido literal, cuando hablamos de transformar la ciudad. ¿Qué es hoy la ciudad?

La urbanización del mundo se caracteriza por el crecimiento de los “megapolos” y, al mismo tiempo, por los “filamentos urbanos”, para retomar una expresión de Hervé Le Bras, que se extiende cada vez más a lo largo de las carreteras, los ríos y las costas. Esta urbanización traduce el hecho de que hoy la vida política y económica del planeta depende de los centros de decisión situados en las grandes metrópolis mundiales, todas conectadas entre sí y que, juntas, constituyen, una especie de “metaciudad virtual”, como dice Paul Virilio. El mundo se ha transformado en un mundo/ciudad en cuyo interior circulan y se intercambian todas las categorías de productos, comprendidos los mensajes, las imágenes, los artistas y las modas. Pero también es verdad que cada gran ciudad es un mundo, un resumen del mundo, con su diversidad étnica, cultural, social y económica. Aunque a veces, ante el espectáculo fascinante de la globalización, tal vez tendamos a olvidar su presencia, las divisiones están y las reencontramos en las rasgaduras del tejido urbano. La ciudad/mundo, por su sola existencia, desmiente las ilusiones del mundo/ciudad. En los barrios de negocios, los edificios conocidos en todo el mundo por ser creaciones de los más destacados arquitectos se caracterizan por estar en comunicación con el resto del planeta pero allí donde están emplazados, tienen prohibido el acceso quienes no trabajan en ellos. En el encuentro entre el mundo/ciudad y la ciudad/mundo, uno puede tener la sensación de que la ciudad como tal ha desaparecido. Ciertamente lo urbano, se extiende por todas partes, pero los cambios en la organización del trabajo y las tecnologías que, a través de la televisión y de Internet, impone a cada individuo la imagen de un centro desmultiplicado y omnipresente, privan de toda pertinencia a las oposiciones del tipo ciudad/campo y urbanismo/no urbano.

“La oposición entre mundo/ciudad y ciudad/mundo es, por así decirlo, la traducción espacial visible de la globalización concebida como el conjunto planetario de los medios de circulación y de las redes de comunicación y de distribución. Paul Virilio hacía notar en *La bomba informática* que los estrategas del Pentágono estadounidense consideraban este conjunto *global* como el interior de un mundo en el que lo *local* terminaba siendo lo exterior. Pero esta inversión es más general y la gran ciudad se define en nuestro tiempo por su capacidad para volcarse hacia el exterior. Por un lado primero quieren seducir a los turistas extranjeros. Por el otro, el urbanismo está gobernado por la necesidad de facilitar el acceso a los aeropuertos, a las estaciones terminales y a los grandes ejes viales. La finalidad de acceso y de salida es el imperativo número uno, como si el equilibrio de la ciudad reposara en sus contrapesos exteriores. La ciudad se descentra como descentran las viviendas y los hogares con la televisión y el ordenador y como se descentrarán los individuos cuando los móviles sean además ordenadores y televisores. Lo urbano se extiende por todas partes, pero hemos perdido la ciudad y al mismo tiempo nos perdemos de vista a nosotros mismos. Ante este panorama , es posible que a la bicicleta le corresponda un papel determinante: ayudar a los seres humano a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan invirtiendo, en lo que le corresponde a cada uno, el movimiento que proyecta a las ciudades fuera de sí mismas. Necesitamos las bicicletas para ensimismarnos en nosotros mismos y volver a centrarnos en los lugares en que vivimos.

“Así, lo que está en juego cuando hablamos de recurrir a la bicicleta no es algo menor. Se trata de saber si, frente al auge de un urbanismo galopante que amenaza con reducir la ciudad antigua a una concha vacía, con transformarla en decorado para los turistas o en museo al aire libre, es posible restituírle algo de su dimensión simbólica y de su vocación inicial de favorecer los encuentros más imprevistos. Se trata, sencillamente, de devolver sus cartas de nobleza al azar, de comenzar a romper las barreras físicas, sociales o mentales que anquilosan las ciudad y de devolver el sentido a la bella palabra “movilidad”.

“¿SALIDA DE LA CIRISIS?

“Desde este punto de vista, la operación Vélib´ aparenta ser todo un éxito. En primer lugar, hace honor a su nombre (la conjunción de bici y libertad) y, al haber multiplicado, en todos los rincones de Paris las estaciones donde es posible tomar o devolver una bicicleta, efectivamente, da cierta libertad a los usuarios. Partiendo de esta iniciativa, con un poco de imaginación uno hasta se siente tentado de soñar con una ciudad en la cual todos pudieran tomar, a su gusto , cualquier bicicleta en la calle, dejarla en cualquier parte y, poco después, tomar otra; de soñar con una suerte de comunismo urbano para jinetes de la bicicleta, hombre y mujeres unidos por una ética común y reglas de cortesía unánimemente respetadas. En agosto de 2007 se esbozó en la calle de Paris, al ritmo del pedaleo, algo que se parecía bastante a una utopía. En segundo lugar, la arremetida de los usuarios de bicicletas alquiladas ha permitido a éstos reapropiarse manifiestamente del espacio urbano. Los paseantes de Paris, los *flâmeurs* –esa especie que se podía suponer en vía de desaparición-, reaparecían, pero montados en bicicleta; los nuevos paseantes, con el viento en las narices, evidentemente hacían un descubrimiento doble: se daban cuenta, maravillados de que la ciudad está hecha para hacer vista (vista directamente sin la mediación de un aparato fotográfico ni de una cámara), de que es bella hasta en sus calles más modestas y de que es fácil y agradable recorrerla. A quienes se arriesgan a utilizar la bicicleta por primera vez en la ciudad se le ofrece una experiencia inédita que les permite reevaluar las distancias y hacer acercamientos que le están vedados en el transporte público, sujeto a itinerarios fijos. En bicicleta hay más cambios y más correspondencia. Uno se desliza subrepticamente por otra geografía, eminente y literalmente *poética*, puesto que ofrece la posibilidad del contacto inmediato entre lugares que habitualmente uno solo frecuentaba por separado y, además, por aquí se presenta como una fuente de metáforas espaciales, de acercamientos inesperados y de atajos que no dejan de suscitar, a fuerza de pantorrillas, la curiosidad reavivada de los nuevos paseantes. En unas pocas pedaladas, uno puede pasar de Montparnasse a la Torre Eiffel, atravesar el Sena, detenerse sobre un puente para abrazar largamente con la mirada la Ile de la Cité

o la frondosidad de las Tullerías, lanzarse al norte perderse en las estrechas callejuelas del París romántico, volver a hundirse en la Bastilla y el Marais, dirigirse hacia el bosque de Vincennes, que no está tan lejos, o regresar a Montparnasse, para cerrar el circuito. Ésa es la nueva libertad, la nueva libertad de inspiración, que ofrece el uso de la bicicleta. La bici es una escritura, con frecuencia una escritura libre hasta salvaje, una experiencia de escritura automática de surrealismo en acto o, por el contrario, una meditación más construida, más elaborada y sistemática, casi experimental, a través de los lugares previamente seleccionados por el grupo refinado de los eruditos.

“Otro ejemplo notable es el de Barcelona, una ciudad comprometida desde los Juegos Olímpicos de 1992 con un modelo de desarrollo urbanístico sostenible ecológicamente cuyo objetivo es conseguir una movilidad urbana fundamentada en el desplazamiento en pie y en transporte público y en el uso de la bicicleta como modo habitual de locomoción. Desde su puesta en marcha en 2007, el *Bicing* –un sistema de alquiler de bicicletas análogo al Vélib’ parisino- ha ganado en muy poco tiempo la confianza y entusiasta aceptación de los barceloneses. Los datos de crecimiento son ciertamente espectaculares: en tan sólo dos años se ha pasado de 14 estaciones y 200 bicicletas a una red de 400 estaciones y 6.000 bicicletas, un servicio que cubre prácticamente la totalidad de los distintos distritos de la ciudad. Es más la EMT (Entidad de Transporte Metropolitana) ultima un proyecto –el “Área Bicing”- cuyo propósito es extender el servicio a 17 municipios metropolitanos, con unas 440 estaciones y 3.500 bicicletas, lo cual supondrá una red de unos 375 km.

“La respuesta de los ciudadanos ha sido igualmente excelente: 188.000 abonados (un 51% hombre y un 49% mujeres; un 44% entre 25 y 34 años, un 22% entre 35 y 44, un 16% entre 16 y 24, y un 6% de más de 55), con un promedio de 35.000 en invierno y 45.000 durante el verano. Igualdad de uso por género; igualdad de uso por edades: la bicicleta iguala y hermana, respetando las diferencias: es radical y profundamente democrática.

“En palabras de su alcalde Jordi Hereu, “este sistema ha transformado la ciudad hasta tal punto que forma parte de un paisaje. El *Bicing* es ya uno de los símbolos de Barcelona, una realidad plenamente consolidada que fuerza la idea de que todos los barrios forman parte de la ciudad”. La bicicleta se ha convertido así en un modo más de desplazamiento cotidiano cuyos beneficios medioambientales, sociales y económicos son evidentes y verificables para cualquier ciudadano o ciudadana que repare en ello. Una experiencia que, además, ha suscitado el interés de instituciones de ciudades como Sao Paulo, Washington, Milán, Bolonia, Sydney o Filadelfia.

“Con 156 km de carriles-bici, los usuarios puedes cruzar la ciudad de norte a sur, de este a oeste, pedalear por las señoriales y cuadrículadas vías del Ensanche; por las sombras populosas y laberínticas callejuelas del Barrio Gótico, o por ancho y soleado Paseo marítimo, con el calmo Mediterráneo como magnífico y reconfortante telón de fondo. Sin duda, la bicicleta pública –la de todos- está contribuyendo a humanizar una urbe que no hace mucho era más gris, huraña e inhóspita: la ciudad, sus calles, sus plazas, sus parques, sus estatuas, su mar..., para sus ciudadanos.

“Sin embargo, se advierte fácilmente el doble peligro que corre la experiencia que se ha puesto en marcha en Paris o Barcelona. El primer peligro consiste en que la nueva práctica pronto se presente como una atracción del verano, reservada a los jóvenes y a los turistas, como una manera de vender la capital a quienes quieren visitarla. El segundo peligro es que adquiera la forma de un enfrentamiento entre automovilistas y ciclistas, alimentado por la ignorancia de unos y otros y su falta de cultura urbana, de urbanidad, identificable en el desprecio de los automovilistas menos sensibles por los ciclistas, pero también en la risueña despreocupación de algunos ciclistas resueltamente irrespetuosos con las reglas de circulación. Como parece ser moda en Francia desde hace varios años, ya hay quienes hablan de policía y de represión, la cual es una manera de matar en el huevo la esperanza de asociar urbanidad, sonrisa, orden y distensión. Evidentemente, los dos peligros son complementarios y uno se da cuenta de que

la operación Vélib´ solo podrá ser un éxito verdadero, total e indiscutible, el día en que la gente de todas las edades considere natural tomar una bicicleta en la estación más cercana para ir a su trabajo o hacer compras. Esto supondría que nadie tuviera ya miedo de la circulación de automóviles ni de los accidentes, que se hicieran numerosos acomodamientos y que hubiera numerosos bicarriles en todas partes; es decir, que la suerte del ciclista no dependiera del talento, la buena voluntad y la paciencia de los conductores de autobuses o de taxis. Sea cual fuere la habilidad reconocida de los conductores de la RATP [Administración Autónoma de Transporte Parisiense] nadie puede impedir que el ciclista un poco inexperto o de cierta edad (ese mismo cuya adhesión a la bicicleta sería el criterio del éxito) se sienta nervioso antes la idea de que un autobús lo está pasando por un corredor relativamente estrecho.

“Disponemos de cifras, publicadas por Seguridad vial, la ciudad de Paris y asociaciones como MDB (Mejor Desplazarse en Bicicleta). En 2000 hubo dos ciclistas muertos en Paris y en 2001 la cifra se elevó a cinco. En 2000 se había registrado 17 heridos graves. Las cifras son aún más impresionantes si se toman en consideración toda la región parisiense: 83 heridos graves y 28 muertos en 2000. En Paris el número de bicicletas ha aumentado el 48% desde 2001 sin que la cantidad de muertos se eleve en la misma proporción: en 2005 3 muertos y 32 heridos graves. Sin embargo, el problema de la seguridad continúa existiendo para la cantidad de accidentes en los que hay ciclistas implicados creció un 8% entre 2004 y 2005. En los seis primeros meses de 2007 hubo 3 ciclistas muertos y aumentó sensiblemente el número de heridos graves. En octubre murió un usuario de Vélib´. Un humorista británico señaló que en Londres las víctimas de las bicicletas eran más numerosas que las del terrorismo y culpaba en particular a los deportistas vestidos de lycra que se lanzaban a rodar precipitadamente por las calzadas, pero también por las aceras londinenses, perjuicio de unos peatones atemorizados ante el riesgo de ser atropellados.

Por otro lado, si bien en Paris la extensión de los carriles para bicicleta para 2005 ya se elevaba a 327 kilómetros (los últimos 34 establecidos en ese mismo

años), la distribución privilegiar los paseos por los bulevares periféricos y los espacios verdes- El hecho de que la operación Vélib´ se detenga en la frontera de París, que se desarrolle “intramuros”, es, desde ese punto de vista, significativo. Por otra parte, las autoridades de la municipalidad lo han comprendido y a finales de 2007 ya se estaban desarrollando algunas conversaciones por las municipalidades de los suburbios. La cuestión de la vocación que tiene la bicicleta en París (¿disfrute ocioso en los momentos de distensión o utilización cotidiana?) continúa abierta. Por lo tanto, hoy no podemos pretender que el empleo de la bicicleta haya respondido a los desafíos de la nueva organización urbana. La revolución ciclista aún no se ha producido. Pero los demás ejemplos que podemos observar y estudiar en el mundo muestran que la idea de una ciudad donde reine la circulación en bicicleta no es una completa fantasía. Además de las ciudades del norte de Europa y algunas ciudades francesas como La Rochelle, pienso en diversas ciudades italianas de importancia media como Módena, Bolonia o Parma, donde la buena calidad de vida se hace evidente para cualquier visitante extranjero, sobre todo en virtud del espectáculo que ofrecen los ciclistas que circulan por ella en todos los sentidos completamente relajados. París no es Módena, pero tampoco Los Ángeles, es decir un complejo urbano concebido por circulación de automóviles. Para los responsables del urbanismo parisiense sería ciertamente menos irrealista tomar como modelo a Módena ante que Los Ángeles. El reto es en la dificultad de conciliar las exigencias del megapolo planetario (el descentramiento y la extraversion de un complejo abierto al mundo que importa y exporta cotidianamente personas, productos, imágenes y mensajes) y las de la ciudad concebida como lugar donde se vive, medio íntimo compuesto por sus propias referencias y sus ritmos cotidianos.

“Si bien nuestro mundo de imágenes, de comunicación y de consumo tiende a ahogar cada vez más el pensamiento del futuro y a aplastarlo bajo las evidencias del presente, hoy tal vez ya estén dadas, a pesar de todo, las condiciones para concebir una utopía urbana eficaz, es decir, de convencer a los habitantes de la ciudad. La paradoja de esta utopía es que conocemos bien el lugar, aunque cuando nos cueste definir sus límites y sus fronteras (¿dónde

comienza y dónde termina la ciudad de nuestros días?). La nueva y sorprendente posibilidad que se deja entrever tímidamente y que nos ofrece, así, una rara oportunidad de imaginar el futuro sin temor ni disgusto es que la práctica de montar en bicicleta permite volver a trazar esos límites y esas fronteras, permite inventar itinerarios inéditos y reconfigurar la ciudad real, de los usos, los intercambios y los encuentros con lo cotidiano. Esta oportunidad no es de ningún modo subalterna ni irrisoria y justificablemente que, para celebrar su advenimiento, se proyecte su realización futuro próximo con la esperanza de que, por una vez, la imaginación de lo que vendrá pueda cautivar la historia presente, movilizar a la sociedad, desplazar las líneas de vida y subvertir los temores y rencores de los menos imaginativos”.

8.2.2 Caracas a dos ruedas: un ensayo fotográfico sobre recorrer Caracas en bicicleta

El texto de Marc Augé fue el hilo conductor de esta narración, la cual se estructura de la siguiente forma:

La primera fotografía está acompañada del texto de *Elogio de la bicicleta* de Marc Augé que señala “... hoy tal vez ya estén dadas, a pesar de todo, las condiciones para concebir una utopía urbana eficaz...” (p. 75). En ella se muestra un plano general que ambienta la interacción entre peatón, ciclista y automóvil en Caracas.

La segunda presenta el fragmento “... romper las barreras físicas, sociales o mentales que anquilosan la ciudad y de devolver el sentido a la bella palabra `movilidad`” (p. 64). El encuadre es un gran plano general tomado desde dentro del transporte público, en el cual se observa de nuevo a la ciclista en contacto con su entorno.

La foto número tres junto a la frase de Augé "La bicicleta se ha convertido así en un modo más de desplazamiento cotidiano..." (p. 69). Aparece la protagonista del ensayo en un plano general donde comparte la acción de atravesar una calle con el peatón, mientras los vehículos se detienen.

La cuarta imagen enseña un plano situacional en el cual una usuaria del transporte público observa por la ventana a la ciclista mientras se desplaza por la misma calle que ella pero en medios distintos, conducida por la frase "... una experiencia inédita que les permite reevaluar las distancias y hacer acercamientos que le están vedados al transporte público, sujeto a itinerarios fijos" (p. 65).

La quinta y sexta fotografía asociadas con la cita de *Elogio de la bicicleta* "En bicicleta hay más cambios y más correspondencia" (p. 66) retratan un plano detalle de las ruedas de dos motos y la bicicleta de la protagonista mientras esperan que cambie la luz de un semáforo, vinculada con un plano detalle de la piernas de unos peatones que cruzan la calle junto a la ciclista.

La foto número siete describe cómo los ciclistas "... se daban cuenta, maravillados, de que la ciudad está hecha para ser vista..." (p. 65), mientras muestra en un plano situacional a Daniela, la ciclista, en un local comercial observando hacia afuera, al mismo tiempo que comparte el espacio con los ciudadanos que concurren ese sitio.

La octava y novena gráfica comienzan a narrar la fase de confrontación entre la ciclista y el entorno en el que trata de desenvolverse. Marc Augé manifiesta el deseo de "... que nadie tuviera ya miedo de la circulación de automóviles ni de accidentes..." (p. 71). Se presenta la ciclista a orillas de una calle con intención de cruzar junto a unos peatones, al mismo tiempo que aparecen imponentes vehículos automotores que transmiten un aura de amenaza en la situación.

La décima foto acompañada por la aspiración de "... que la suerte del ciclista no dependiera del talento, la buena voluntad y la paciencia de los conductores de autobuses o taxis" (p. 71), describe la realidad capturada en esta ocasión, donde en un plano aparece el torso de la ciclista en relación con vehículos cercanos, que se desplazan a alta velocidad.

La fotografía número once muestra las barreras que muchas veces se encuentra el ciclista en una ciudad como Caracas, donde hacen falta políticas que

protejan a las personas que se transportan de esta forma. En palabras de Augé "... nervioso ante la idea de que un autobús lo está pasando por un corredor relativamente estrecho". (p. 71).

La décima segunda imagen se presenta junto a la cita "... un enfrentamiento entre automóviles y ciclistas, alimentado por la ignorancia de unos y otros y su falta de cultura urbana, de urbanidad..." (p. 70), en un plano general la ciclista se imposibilitada de seguir su trayecto ante una barrera de vehículos en movimiento.

La gráfica número trece muestra a la ciclista abstraída de la realidad de la urbe, totalmente solitaria entre adoquines que crean una sensación de fantasía. La primera fotografía de la serie del anhelo de la bicicleta se presenta junto a la cita de Marc Augé "... es posible que a la bicicleta le corresponda un papel determinante...". (p. 63).

La décimo cuarta fotografía descubre una visión más amplia de la anterior; "... ayudar a los seres humanos a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan..." (p. 63) fue la frase del texto *Elogio de la bicicleta* en este caso, que describe la foto con el encuadre más amplio del ensayo donde, con una angulación en picada, se muestra la realidad desde otro punto de vista.

La décimo quinta foto es una visión abstracta de la bicicleta, en la cual se hace un plano detalle de la rueda delantera en una plaza caraqueña, la cita acompañante esboza: "La bicicleta es, pues, mítica, épica y utópica" (p. 51)

La fotografía número dieciséis presenta en un plano general a la bicicleta como punto central de la narración, según Augé "... el símbolo de un futuro ecológico para la ciudad del mañana y de una utopía urbana que terminaría reconciliando a la sociedad consigo misma". (p. 51).

Augé señala "... con un poco de imaginación uno hasta se siente tentado de soñar" (p. 64), esta frase delinea la imagen diecisiete, la cual sigue con el anhelo de la bicicleta, mientras se presenta en un plano general la ciclista rodando con un aura de tranquilidad.

La décima octava foto muestra, con un contraluz parte de la situación de miedo que experimentan actualmente los caraqueños, vencida por el andar en bicicleta. De la mano de la cita de *Elogio de la bicicleta* "... evidentemente estamos hablando de una revolución en el sentido literal, cuando hablamos de transformar la ciudad. ¿Qué es hoy la ciudad?". (p. 60).

La fotografía número diecinueve y veinte muestran la musa que aparece al andar en bicicleta con las citas "Ésa es la nueva libertad de inspiración, que ofrece el uso de la bicicleta" (p. 66) y "... la bicicleta constituye el núcleo de relatos que resucitan simultáneamente la historia personal individual y los mitos compartidos" (p. 51) respectivamente.

La vigésima primera gráfica muestra a la ciclista en un plano medio con una sonrisa en su rostro, sobre su bicicleta, "... una fuente de metáforas espaciales, de acercamientos inesperados y de atajos que no dejan de suscitar...". (p. 66)

Para cerrar, aparece la protagonista de este relato en su bicicleta atravesando el bulevar con su sombra proyectada sobre los adoquines y rodeada por una ciudad apacible, Augé sostiene "...la esperanza de que por una vez la imaginación de lo vendrá pueda cautivar la historia presente...". (p. 75).

De esta forma se construye el presente ensayo fotográfico, el cual está conformado por 22 imágenes, menos de las 40 exigidas en un principio, ya que se consideró que para comunicar los conceptos de rapidez y agilidad vinculados con la bicicleta era necesario reducir el número de fotos de la narración.

8.3 Las fotografías

Consultar el ensayo fotográfico en el CD y las fotografías en físico en los Anexos del tomo.

CAPÍTULO 9: Conclusiones y recomendaciones

9.1 Sobre la investigación

Para realizar una investigación de calidad es importante indagar en distintas fuentes que aporten información desde varios puntos de vista, más aún cuando el tema, como en este caso, carece de obras formales que reseñen un aspecto tan específico como el ciclismo urbano en Caracas.

Se concluye que es de gran relevancia, en los casos de los movimientos culturales, el estudio de estos fenómenos a nivel internacional. Ya sea indagar en algún texto que reseñe cómo se ha desarrollado la actividad en otra geografía o que explique lo que ese movimiento ha promovido. La observación de casos específicos donde ya se ha puesto en marcha algún proyecto, como el uso de la bicicleta, es de gran valor, ya que permiten percibir los cambios reales que se promueven y cómo se adaptaría ese elemento en otro espacio.

Se deduce que la investigación es parte fundamental de este tipo de trabajos, ya que brinda una guía sobre lo que se quiere mostrar y cómo hacerlo. Luego de conocer a profundidad un fenómeno o aspecto específico se puede comunicar una información de forma más eficaz y coherente.

Se recomienda:

- Apelar a las fuentes vivas como punto fundamental de la información, relacionar el tema con aspectos afines como el vínculo que se estableció entre la situación del peatón y el ciclista, apoyarse en las fuentes hemerográficas en los casos que sea pertinente y en los elementos que surjan en la web siempre que se pueda verificar y contrastar con otra información cotejada.

- Dedicar un amplio espacio de tiempo a la investigación para que se puedan abarcar todos los aspectos necesarios, consultar los voceros y las obras que enriquezcan el trabajo
- Involucrarse y participar en las actividades que se organicen en torno al tema de interés y así poder estructurar un esquema referencial que sirva como marco a las fotografías, o a cualquier otra modalidad que se desarrolle.
- Ser flexibles en cuanto a la reestructuración de los objetivos a los largo de la investigación.
- Establecer una relación entre la persona a fotografiar y el fotógrafo, así como conocer el espacio en el que se llevará a cabo la actividad.

9.2 Al fotografiar

La puesta en práctica de la información obtenida en la investigación es un proceso complejo. Se deben organizar las ideas y conceptos que se quieren plasmar, y así recrear la situación que refleje la construcción narrativa y visual.

Se concluye que es de gran importancia tanto el proceso anterior a la toma de fotografías, como la organización sistemática del material recabado, ya que de esto dependerá el resultado final.

Se recomienda:

- En cuanto a aspectos técnicos, tomar las fotografías en formato RAW para poder modificar cualquier aspecto que se requiera, si se usa el lente de 18-55 mm en 18 mm para poder captar el entorno, y poder recortar la fotografía sin que esta pierda calidad, además de mantener el ISO lo más bajo posible para obtener una mejor definición en la fotografía.

- Buscar fotos y videos de referencia que otorguen una idea sobre las características de las fotografías que se quieren realizar.
- Realizar fotografías que muestren situaciones y sentimientos, más allá de imágenes descriptivas que se limiten a presentar una acción.
- Llevar a cabo las sesiones fotográficas de forma distanciadas para que se pueda observar el trabajo recabado, analizar el material, resaltar las imágenes que realmente aportan algo al relato y poder aprender en cada sesión qué es realmente lo que se quiere, para procurar hacerlo en la siguiente.
- Cuando las imágenes a recabar requieren el flujo de tránsito automotor y de peatones, realizar la actividad cualquier día excepto los domingos, ya que este se reduce considerablemente.
- Tomar en cuenta también en estos casos el factor seguridad, un asistente de producción que se encargue de vigilar la zona mientras se está fotografiando es de gran utilidad, procurando también romper las barreras que ha establecido la inseguridad y atreverse a salir a la calle con la cámara siempre que las circunstancias lo permitan.

9.3 Sobre el montaje

En este paso se observan los resultados de la organización del material fotográfico, ya que de esto dependerá la rápida ubicación de las fotos seleccionadas y la organización del material para poder construir la narración.

Se aconseja:

- Organizar del material fotográfico según las fechas y lugares en los que se realizaron las fotografías. Se sugiere mantener el número de serie

comenzado en la primera toma, acompañado de una palabra de referencia que permita identificar fácilmente el tema central de las fotografías.

- Elegir algún texto que guíe la narración y que esté relacionado con las imágenes que se mostrarán.
- Imprimir las fotografías para construir el relato que se va a narrar, ya que permite organizarlas de diferentes formas, y así poder construir el ensayo fotográfico de forma que se adapte a la idea preconcebida.
- Corregir las fotografías en algún programa de edición, como Adobe Lightroom, donde se pueda ajustar la iluminación los brillos y los contrastes de la imagen dependiendo del resultado final que se quiera lograr.
- Para elaborar este tipo de producto, que implica la publicación en la web, emplear un software que permita integrar diversos elementos audiovisuales e interactuar con la plataforma. El programa *Soundslides* permite presentar una serie fotográfica acompañada por leyendas e incluso audio, lo que establece una atmósfera que recrea el relato que se quiere narrar, en este caso, recorrer Caracas en bicicleta.

REFERENCIAS

Fuentes bibliográficas

Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona. Editorial Gedisa.

Carvajal, Ch. y Pinto, J. (2012). *Caracas a pie*. Caracas. El Nacional.

Ciudad de México Capital en Movimiento, Secretaría del Medio Ambiente, Plan verde CD de México y Cambia de carril y muévete en bici. (s/f). *Cambia de carril y muévete en bici*. Ciudad de México.

Corbeil, J. (1982). *La bicicleta un placer para todos*. Madrid. EDAF.

Kobre, K. (2006). *Fotoperiodismo: el manual del reportero gráfico*.

Negrón, M. (2004). *La cosa humana por excelencia. Controversias sobre la ciudad*. Caracas. Fundación para la cultura urbana.

Ramos, M. (2002). *Fotociudad. Estética urbana y lenguaje fotográfico*. Caracas. CANTV, C.A.

Santalla, Z. (2005). *Guía para la elaboración formal de reportes de investigación*. Caracas. Universidad Católica Andrés Bello.

Subsecretaría de Transporte, Ministerio de Desarrollo Urbano y Buenos Aires Ciudad. (s/f). *Mejor en bici*. Buenos Aires.

Torres, G. (2000). *Un sueño para Venezuela*. Caracas. Banco Venezolano de Crédito.

Fuentes hemerográficas

(s/a). (2012, agosto 14). "Construyen primer tramo de ciclovía". *Últimas Noticias*.

Avendaño, E. (2012, abril 15) “El turismo capitalino se practica a pedal”. *El Nacional*. Ciudadanos-p.2.

Brassesco, J. (2012, mayo 09) “La ciudad aprendió a resignarse”. *El Universal*. Disponible en: <http://www.eluniversal.com/caracas/120509/la-ciudad-aprendio-a-resignarse> (Consultado en 08 de junio de 2013).

Carvajal, A. (2012, abril 25). “El uso de la bicicleta gana terreno en la ciudad”. *Últimas Noticias*. p. 12.

Carvajal, J. (2012, junio 24). “Ya no se pueden ocultar las bicicletas”. *El Nacional*. Ciudadanos-p.4.

Cortesía del *Frente del norte de Caracas* (2013, enero 15). “Están paralizadas obras de ciclovía”. *El Nacional*. Ciudadanos-p. 2.

Cova, A. (2012, junio 17). “La ciudad queda atrapada entre mil disparos de cámara”. *El Universal*. Cuerpo 4, p. 4.

Delgado, I., Hernández, E. (2012, abril 22). Ciudadanos en dos ruedas. *Todo en Domingo*. p. 22-30.

Furiati, C. (2012, mayo 24). “Caracas vive un deseo de cambio”. *Últimas Noticias*. p. 4.

Malavé, L. (2012, abril 29). “'La bicicleta no es un medio exclusivo de fin de semana' ”. *El Nacional*. Ciudadanos-p.2.

Fuentes electrónicas

Alcaldía de Caracas. (s/f). Disponible en: http://www.caracas.gob.ve/?page_id=2149 (Consultado el 15 de enero de 2013).

Bicimamis. (s/f). Disponible en: <http://bicimamiscaracas.tumblr.com/> (Consultado el 21 de noviembre de 2012).

Caracas a pedal (s/f). Disponible en: <http://www.plancaracas2020.com/caracasapedal> (Consultado el 15 de enero de 2013).

Cicloguerrilla Urbana (2011). Disponible en: <http://www.serurbanoccs.blogspot.com/> (Consultado el 21 de noviembre de 2012).

Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020. (s/f). Disponible en: http://www.imutc.org/site/media/pecm2020/index_alcaldia.html (Consultado el 25 de enero de 2013).

Real Academia Española (s/f). Disponible en: <http://www.rae.com> (Consultado el 14 de enero de 2013).

Ser Urbano (2010). Disponible en: <http://www.serurbanoccs.blogspot.com/> (Consultado el 21 de noviembre de 2012).

Una Sampablera por Caracas. (s/f). Disponible en: <http://sampablearte.blogspot.com/> (Consultado el 21 de noviembre de 2012).

Venezuela Analítica (1999). *La ciudad escondida*. José Ignacio Cabrujas. Disponible en: <http://www.analitica.com/art/1999.06/leer/00026.asp> (Consultado el 21 de noviembre de 2012).

Fuentes no publicadas

Boos, K. y Luis, A. (2009). Kamila con K. Trabajo de grado no publicado para optar al título de Lic. en Comunicación Social. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

Insignares, G. (2011). Ensayo fotográfico sobre la obra de ergo en el marco de las intervenciones urbanas en el espacio público de Caracas. Trabajo de grado no publicado para optar al título de Lic. en Comunicación Social. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

Fuentes legales

Ley de Transporte Terrestre.

Fuentes vivas

Aguilar, Gabriela. Licenciada en Idiomas Modernos. Miembro del colectivo Bicimamis.

Castillo, Héctor. Comunicador Social. Profesor de fotografía de la Universidad Central de Venezuela y fotógrafo de Cadena Capriles.

Carvajal, José. Comunicador Social. Escritor de la sección *Caracas a pie* de *El Nacional* y del libro del mismo nombre.

De Freitas, Nelson. Politólogo. Organizador de *Una sampablera por Caracas*.

López, Mauricio. Fotógrafo. Profesor de la Academia *Roberto Mata, Taller de Fotografía*.

Ramírez, Carlos. Comunicador Social y Fotógrafo. Profesor de fotografía de la Universidad Católica Andrés Bello.

Rojas, Alberto. Comunicador Social y Fotógrafo.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

- Biciescuela: proyecto llevado a cabo por el colectivo *Cicloguerrilla Urbana*, el cual busca enseñarles, tanto a niños como adultos, a montar bicicleta en la ciudad.
- Sampablera: se define en la página web de *Una Sampablera por Caracas* como:

(...) romper las formas rígidas, continuas, tediosas o rutinarias de la cultura cuando ésta se manifiesta en las personas a través de actitudes fatalistas, pesimistas, rutinarias o de temor que impiden actuar por una más y mejor calidad de vida desde el detalle y lo cotidiano, a pesar de los problemas que como ciudad y ciudadanos nos agobian. Sampablear culturalmente a la ciudad, formar un desorden público y despertar del sueño tedioso del fatalismo cultural. (π 1)
- Carroadicción: necesidad de utilizar el automóvil como medio único de transporte, además de fundamentar el desarrollo pleno del individuo en el vehículo.

Anexo N° 2: Folleto Ciudad de México Capital en Movimiento

Sitios Importantes en Muévete en Bici

Fuente de la Diana Cazadora.
Escultura cuyo nombre verdadero es "La Fachada de las Estrellas del Norte" se trata de una de las obras escultóricas más representativas y potentes del arte mexicano. Representa a la diosa romana de la caza, que en vez de cazar con su arco apunta en los bosques, hacia las estrellas de los cielos del norte.

Fuente de la Diana Cazadora
Cazadora in English, the Hunting Deity, whose original name was The Sporting Goddess of the Northern Stars, is one of the most representative and controversial sculptural works of Mexican art. She represents the Roman goddess of the hunt and is, instead of hunting wild animals with her bow in the forest, spearing the stars of the northern sky.

Paseo de la Reforma:
Avenida emblemática de la Ciudad de México construida durante el Segundo Imperio Mexicano y cuyo fin fue conectar el Castillo de Chapultepec con el Palacio Nacional.

"Paseo de la Reforma"
is one of the most emblematic in Mexico City. Built in the 19th century, during the Second Empire, this avenue was originally designed to connect the Castle of Chapultepec with the National Palace downtown.

Ángel de la Independencia:
Símbolo de la independencia de México, este es el símbolo más importante del centenario de esta libertad. El monumento ocupaba un espacio de 100 metros de altura. La estatua que corona la columna representa la victoria virgílica.

The Angel of the Independence:
It was built to commemorate the centenary of the Mexican Independence, and became the most important symbol in Mexico City. Nowadays, Independence hence rests in this monument. The statue placed at the top of the column represents the winged victory.

Polanco de Bellas Artes
El sector Polanco, en la zona "Reforma" de expansión de la cultura de país, constituye el bello sitio más relevante de México, se trata de un sitio arquitectónico y monumental único. En este sector se encuentra el Museo Nacional de Antropología, el Museo Tamayo, el Museo de Arte Moderno y el Museo de la Ciudad de México. Este sector ofrece a los visitantes, turistas, residentes, turistas y monumentos de gran interés.

Bellas Artes Polanco
was designed in the Art Nouveau style as the highest house for cultural expression in the country. Its syncretic style gives it a special architectural and monumental value. The place promotes the arts, both plastic and musical. The UNESCO declared it an art monument in 1987.

Bosque de Chapultepec:
Bosque urbano más grande de Latinoamérica, con 186 hectáreas divididas en 3 secciones. La primera sección alberga importantes museos como el Museo Nacional de Antropología, Museo Rufino Tamayo, Castillo de Chapultepec y Museo de Arte Moderno. El bosque cuenta con un zoológico, lagos, calzadas, fuentes y monumentos históricos de gran interés.

Chapultepec Park:
is the largest urban forest in Latin America with 1,695 acres of green spaces divided into three sections. The Park shelters some important museums such as the National Museum of Anthropology, the Rufino Tamayo Museum, the Castle of Chapultepec and the Museum of Modern Art. The Park also includes a zoo, lakes, roads, fountains and historical monuments of great interest.

Disfruta la experiencia de vivir tu ciudad en bici en la avenida principal del país, el Paseo de la Reforma y sus conexiones con el Centro Histórico hasta la Villa de Guadalupe. En este recorrido de 23 km podrás encontrar muchas actividades.

Live the experience of riding your bicycle along Paseo de la Reforma and across the Historical Center up to the Villa de Guadalupe. You will find 14 miles full of activities. An original way to enjoy Mexico City with your friends and family!

Cambia de Carril y muévete en bici.

Open Streets Mexico City

23 km de Actividades Gratuitas

Préstamo de Bicicletas
Horario: a partir de las 9:00 hrs.
Lugar: Glorieta de la Palma, Monumento a Guadalupe, Alameda, Calz. Martínez.

Activación Física
Horario: a partir de las 10:00 hrs.
Lugar: Ángel de la Independencia, Glorieta de la Palma, Av. Juárez.

"Técnicas de respiración y Yoga para el manejo del estrés"
Horario: 9:30 a 11:30 hrs.
Lugar: Glorieta de la Palma.

Clases de Kundalini Yoga
Horario: 10:00 a 11:30 hrs.
Lugar: Fuente de la Diana Cazadora.

Bicentrénate
Te ayudamos a mejorar tus habilidades, conocimientos y destrezas para utilizar la bicicleta como medio de transporte.
Horario: de 9:00 a 13:00 hrs.
Lugar: Paseo de la Reforma (frente a Torre Mayor).

Servicio Mecánico Gratuito
Horario: A partir de las 9:00 hrs.
Lugar: Fuente de la Diana Cazadora, Ángel de la Independencia, Glorieta de la Palma, Monumento a Guadalupe, Av. Juárez, Plaza Loreto, Calz. de Guadalupe, Calz. Martínez.

Conoce tu Ciudad y "Muévete en Bici"

Servicios Gratuitos

- Préstamo de Bicicletas
- Sanitarios
- Clases de Yoga
- Préstamo de Remolques
- Servicio Médico
- Activación Física
- Muévete y Matete en Ciudad
- Paseo a Ciegas
- Bicicentrénate
- Servicio Mecánico

Victoria
La Villa

Centro Histórico

Ven a rodar con tu bicicleta a este maravilloso circuito y disfruta de nuestras actividades los domingos de 8:00 a 14:00 hrs

Paseo a Ciegas

Paseos en bicicletas tandem para personas con capacidades diferentes.
Horario: de 8:00 a 13:00 hrs.
Lugar: Fuente de la Diana Cazadora.

Cruz Roja

Voluntarios de la Cruz Roja ofrecen servicio de primer auxilio.
Horario: de 8:00 a 13:30 hrs.
Lugar: A lo largo del recorrido.

2012 Calendario Dominical Muévete en Bici

Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octubre	Nov.	Dic.
	1	2					2
6	3	8	5	9	7	4	9
13	10	15	12	16	14	11	16
20	17	22	19	23	21	18	23
27	24	29	26	30	28	25	30

Sábado 26 de Mayo, por el Centro Histórico 9° Paseo Nocturno "Noche de Gala en Bicicleta".
 Sábado 17 de Octubre, por el Centro Histórico 10° Paseo Nocturno "Noche de Muerte en Bicicleta" (por Concurso de distritos).

Anexo N° 3: Folleto *Mejor en bici*

Hay diferentes modelos de bicicletas. Aunque puedes utilizar cualquier tipo de bici para circular por la Ciudad, te recomendamos buscar la que mejor se adapte a tus necesidades.

Evolucioná, la bici es tendencia!



Bicicleta de carrera

- Es ligera y rápida.
- Para a por la ciudad, te recomendamos cambiar los neumáticos fijos que son por otros más gruesos. También puedes agregar luces, reflectantes y cascacas.

Bicicleta de ciudad

- Es la más cómoda para la ciudad. También llamada bicicleta de paseo.
- El manubrio sólo permite al ciclista estar en posición erguida y cómoda, por lo que ofrece seguridad al manejar.
- Está equipada con un asiento ancho, guardafrenos sencillos, guantes de cuero, timbre y un canasto o porta equipajes tipo alcañote.

Bicicleta de montaña

- Es de estructura reforzada. Se caracteriza por tener unas ruedas más pesadas y anchas que permiten afrontar cualquier tipo de terreno.
- Para circular por la ciudad, te puedes cambiar los neumáticos por unos más delgados y estables con una mayor tracción.

Bicicleta híbrida

- Es la bicicleta más recomendada para utilizar tanto en la ciudad como fuera de ella.
- Viene equipada con portaequipajes, guardafrenos y tacho.

Bicicleta plegable

- Ha sido desarrollada para circular en la ciudad. Es liviana y ideal para distancias cortas y más cómoda para hacer conexiones con otros medios de transporte.
- Una vez plegada tiene un tamaño reducido para transportarla y evita tener que pararse en medio de la circulación.

Si ya usas la bici los fines de semana, no puedes dejar de probarla durante la semana. En el mapa podrás encontrar el mejor recorrido para moverte por la red de ciclovías de la Ciudad. (Animista)

Para conocer más lugares donde estacionar tu bici, entrá a: www.buenosaires.gov.ar/mejorenbici y consultá el mapa de estacionamientos.

Descuentos

Si a tu bici le falta una puesta a punto, entrá a: www.buenosaires.gov.ar/mejorenbici y accedé a cupones de descuento en compra de accesorios y servicio técnico.

A la facu ¡mejor en bici!

Al trabajo ¡mejor en bici!

Plan de Movilidad Sustentable

Mapa de la Red de Ciclovías

Mejor en bici

Todo lo que necesitás saber para animarte al cambio.



Características de las ciclovías protegidas

Si bien la mayoría de las ciclovías se han dispuesto sobre las calles, en algunos tramos se ubican sobre las veredas.

Tené en cuenta las siguientes características, te van a ayudar a disfrutar de las ciclovías al máximo y de la manera más segura.



Doble circulación

Separador físico

Dónde estacionar tu bici

Estacionamientos comerciales

Todos los garages comerciales deben permitir el estacionamiento de bicicletas a una tarifa que no supere el 10% del valor de la del auto. Ante cualquier irregularidad con respecto al estacionamiento, comunicate con el área de defensa del consumidor del CGPC más cercano o llamá al 147.

Ley N° 1752/05 - Decreto N° 485/10

Infraestructuras en espacio público

Además de los garages comerciales, estamos instalando anclajes en el espacio público y sumando estacionamientos en los edificios públicos de la Ciudad para empleados, vecinos y todos los que se muevan en bici.

Plaza San Martín - Retiro

Plaza Francia - Recoleta



Consejos de seguridad

1. Andá en bici de manera segura.



Siempre respetá las señales y semáforos



Usá casco



Hacete visible: Usá ropa clara o reflectante y luces por la noche



No uses auriculares ni celular



Llevá siempre identificación



Revisá periódicamente los frenos y el aire de los neumáticos

2. Consejos para manejarse mejor en el tránsito de la Ciudad.



Señalá con anticipación tus movimientos (giros, frenadas).



No circules en zigzag ni sueltes el manubrio.



Disminuí la velocidad al llegar a las intersecciones y mirá hacia ambos lados antes de cruzar.



Evitá conducir en climas extremos (tormentas, días de calor agobiante, etc).

3. Normas de convivencia.

- Con peatones
SIEMPRE tiene prioridad el peatón



Señal de convivencia:
Ubicada en parques donde es preciso compartir el espacio

- Con vehículos motorizados



• Circulá siempre por la izquierda

• No te ubiques en los puntos ciegos de los automovilistas.

• Una bicicleta puede alcanzar de 15 a 60 km/h. No subestimes la velocidad a la que puede ir a la hora de tratar de sobrepasarla.

- 1- Área de visión delantera
- 2- Espejo retrovisor lateral izquierdo
- 3- Espejo retrovisor lateral derecho
- 4- Punto ciego
- 5- Área de visión
- 6- Espejo retrovisor central

4. Los No del ciclista.

- No manejar bajo los efectos del alcohol o drogas
- No agarrarse de otro vehículo en movimiento
- No circular pegado a otros vehículos que están en movimiento o estacionados
- No circular por autopistas
- No llevar elementos colgados

5. Las señales y la ciclovia.

- Señalización Vertical



PROHIBIDO ESTACIONAR Y DETENERSE
sobre la ciclovia todos los días las 24 horas



VELOCIDAD MÁXIMA



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA PARA BICICLETAS

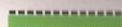


CRUCE DE CICLISTAS



LOMO DE BURRO

- Señalización Horizontal



INTERSECCIÓN



DOBLE CIRCULACIÓN

6. Como evitar los accidentes más comunes.



En los semáforos, no pares a la derecha de los vehículos, pará atrás de los mismos. Así no corés peligro si el conductor decide doblar.



Circulá siempre a una distancia prudencial de los vehículos estacionados y prestá atención a la posible apertura de puertas.

7. Si manejás un vehículo motorizado.

Tené en cuenta la siguiente información:

- La bici también es un vehículo, y tiene libertad de tránsito.
- La bici puede alcanzar hasta 60 km/h de velocidad en la calzada.
- Tené cuidado cuando abrís las puertas del auto, siempre fijate si viene alguien desde atrás.
- El ciclista se comunica con vos mediante señales que dibuja con sus brazos, prestales atención.
- El cruce verde sobre la calle es el cruce de una ciclovia: aunque la calle tenga un solo sentido de circulación, pueden venir ciclistas de ambos sentidos.
- Mantené distancia entre tu vehículo y el ciclista, no olvides que él maneja usando su equilibrio.

Anexo N° 4: Cotización de Equipos Allitec

Cotización de Productos Canon  Tesis/Costos 

 **Marisol Carmona DPS** <marisol@dps.com.ve> 20 may   

para mí 

Buenas estos son los 3 Productos a Pedido 20/5/1013
Canon T3i: 28.435
Lente Canon 1855: 11.655
Flash Canon: 12.375

Logística Allitec

Anexo N° 5: Cotización de Equipos Ellinchrom

 **Marcos Arenas**
para mí 

 27 may 



Tenemos cámara marca SIGMA SD-15 (15MP) con lentes 18-50mm & 50-200mm+flash: US\$ 1.680.- / Bs. 46.980.-+iva, puede verla en: www.sigma-photo.co.jp
-Tripode para camara Weifeng US\$ 60.- / bs. 1.680.-+iva
Cordialmente
Marcos Arenas
0212-266 24 01

Anexo N° 6: Cotización de Equipos Mundo PC



Av. Monsenor Adam No. 141, Local N° 103-200 El Vinedo,
Valencia-Venezuela.
Teléfonos: 0241-824.23.00 0241-824.89.23
RIF No J308776360

PRESUPUESTO N° 4024261

Atención:
V20209460
Katherine Prada
RIF: V20209460 NT:
mundoban
Tel: 4128577707
Fax:
Asesor: Jhonnysef M Medina P

PAG: 1/1
Hora: 14:24:04
Fecha de Emisión: 20/05/2013 12:00
Fecha de vencimiento: 20/05/2013 12:00

Item	Código	Descripción	Unid.	Cant.	Precio Unitario	Importe
1	C1C77LA	Computadora Portatil Compaq CQ43-417LA/ Intel Core i3-3102M2.1Ghz/ 500GB/ 2560x1600MM LED 14"HDW/ Cámara W/ HD 94	12M	1	13,776.79	13,776.79
2	KVR1333D3S94G	Memoria 3000MM DDR3 4 GB 1333 Mhz Kingston Certificada	12M	1	500.00	500.00
3	SDC	Servicio de Ensamblaje y Configuración	100	1	0.01	0.01
4	SDC251-016Q133G	Memoria Portatil USB 16 GB C251 / Sandisk Cruzer Edge / Negro	6M	1	34.82	34.82
5	SDC251-008C250S	Memoria Portatil USB 8 GB / Sandisk Cruzer Edge / Negro	6M	1	200.89	200.89

Observaciones:	Sub-Total	14,812.01
	Desc: 0.00 %	0.00
	IV.A. (12 %)	1,777.50
FAVOR EMITIR CHEQUE NO ENDOSABLE A NOMBRE DE Mundo PC, C.A	Total	16,589.51

CONDICIONES DE PRESUPUESTO

1. Condiciones de Pago: CONTADO
2. El Tiempo de entregas de: Dias despues de recibida la orden de compra
3. Transporte: Cliente retira
4. Los precios han sido calculados a una tasa oficial de Bs. 6,3 por cada Dolar Americano, por lo cual, si la tasa de cambio antes señalada fuera modificada antes del pago, los precios se actualizarán automáticamente de acuerdo a la nueva tasa de cambio establecida.

Anexo N° 7: Propuesta para blog

