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

CARACAS BICIADA: DOCUMENTAL SOBRE TRES COLECTIVOS DE CICLISMO URBANO DE CARACAS

Tesistas:

RODRÍGUEZ PÉREZ, Dayana
SUÁREZ PINTO, Marielix
VERLEZZA RESTIVO, Anna

Tutor:
BARANENKO, Andrea

Caracas, septiembre 2014

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

"Siempre que veo a un adulto encima de una bicicleta, recupero la esperanza en el futuro de la raza humana".
H. G. Wells.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, quienes, a pesar de angustiarles la idea de andar en bicicleta por la ciudad, nunca dejaron de apoyarme.

A Dios, por darme fuerzas.

A los ciclistas urbanos, porque este es sólo el comienzo de una Caracas más amable y más verde.

A nuestros amigos, por echarnos una mano cuando lo necesitamos.

Dayana Rodríguez.

A mis padres, por apoyarme en todo momento y por acompañarme durante toda mi carrera.

A mis abuelos, mis segundos papás, por darme fuerzas cuando más lo necesité y por darme el amor más incondicional que jamás haya recibido.

A Tomás Odehnal, quién más que mi compañero de vida, es mi soporte. Gracias por toda la ayuda que brindaste, sin esperar nada a cambio.

A esos amigos que colaboraron con este proyecto.

A Dios, por mantenerme con fuerza y constancia para lograr mis objetivos.

A mis compañeras, porque sin duda, más que una tesis, es un hijo que criamos durante más de un año.

Marielix Suárez Pinto.

A mis padres, por su apoyo y amor incondicional.

A mis compañeras de tesis, por ser las hermanas que nunca tuve.

A Daniel, porque es la única persona que puede hacerme reír incluso en los momentos más tensos.

A la familia Suárez, Rodríguez y Odehnal, por ayudarnos con este proyecto.

A Dios, por darme salud y fuerzas para alcanzar mis metas.

Anna Verlezza.

UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
DEPARTAMENTO AUDIOVISUAL
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

CARACAS BICIADA: DOCUMENTAL SOBRE TRES COLECTIVOS DE CICLISMO URBANO DE CARACAS

Autores: Dayana Rodríguez
Marielix Suárez
Anna Verlezza
Tutora: Andrea Baranenko
Fecha: Septiembre 2014

RESUMEN

Este proyecto consiste en explorar el ciclismo urbano en Caracas, a través de un documental en el que los colectivos: *Bicimamis Caracas, Una Sampablera por Caracas* y *CicloGuerrilla Urbana,* promueven la bicicleta como un medio de transporte alternativo. En la pieza audiovisual se muestra a un miembro de cada colectivo desde una perspectiva íntima y así, entender qué significa ser un ciclista urbano.

Como resultado final, se ofrece una mirada a la vida de cada ciclista, para reflejar cómo estas personas han hecho de la bicicleta un medio de transporte y un estilo de vida. Se cuenta con entrevistas, que en su mayoría son usadas como voz en off, para darle prioridad al dinamismo de la bicicleta y a los detalles que conforman su entorno.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA……..……..…...…….……iii

AGRADECIMIENTOS…….…....……...…….....vi

RESUMEN……..…….....vii

ÍNDICE…….……..……..……..……....…....viii

INTRODUCCIÓN……..……..……10

I. MARCO TEÓRICO……11
1. El ciclismo urbano……11
1.1 Definición del Ciclismo Urbano……..11
1.2 Surgimiento del ciclismo urbano……12
1.3 Beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte……...…14
1.3.1 Beneficios del ciclismo urbano en términos de salud…….....14
1.3.2 Beneficios ecológicos del uso de la bicicleta…….…..15

2. Los colectivos de ciclismo urbano……..……...16
2.1 CicloGuerrilla Urbana: La rebelión ciclista…...……...16
2.2 Bicimamis Caracas: Chicas diferentes con un fin común…….……19
2.3 Una Sampablera por Caracas: El buen “bochinche”..……...……..22

3. El documental……...24
3.1 Definición de documental……...…….…...24
3.2 Breve historia del documental en Venezuela……..27
3.3 Tipos de documental……..……29
3.3.1 Documental antropológico……..……29
3.3.2 El documental interactivo…….…...…..…….……31

II. MARCO METODOLÓGICO……..……..32
1. Planteamiento del problema……..……..32
2. Objetivos de la investigación…….……..33
2.1 Objetivo general……..……33
2.2 Objetivo específico ……..……..……33
3. Justificación...…..……..……..……33
4. Delimitación……35
5. Sinopsis…..…..……..……..35

6. Propuesta visual y sonora……..36
7. Desglose de necesidades……..37
7.1 Preproducción……37
7.2 Producción……38
7.3 Postproducción……..38
8. Plan de rodaje……..39
9. Guión técnico……40
10. Ficha técnica……..51
11. Presupuesto……..52
12. Análisis de costo……53

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES……..55

FUENTES DE INFORMACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA………57

ANEXOS……..61

INTRODUCCIÓN

Hoy en día, Caracas es conocida por ser una ciudad insegura y caótica en términos viales, lo que conlleva a que muchos habitantes deban salir en la madrugada para evitar el tráfico y poder llegar temprano al trabajo. Tomar los caminos verdes suele ser la mejor opción para escapar del tráfico, aunque, a veces, ni estos se salvan de la afluencia vehicular que acecha a la capital.

En los últimos cinco años, diversos grupos se han dedicado a promover el ciclismo urbano como alternativa a los problemas viales, para evitar el estrés que ocasiona estar en tráfico por dos horas y, en ocasiones, hasta más. La bicicleta como medio de transporte en Caracas ha sido poco explorada, como consecuencia de la poca aceptación que tienen entre la comunidad de conductores y la ausencia de ciclovías.

La lucha constante de los colectivos para abrirse paso entre las calles de la transitada Caracas es un tema que merece ser documentado. Por ello, mediante esta pieza audiovisual se pretende plasmar cuáles son los objetivos de los grupos de ciclismo urbano, qué hacen para alcanzarlos y qué los motiva a continuar pedaleando por la ciudad.

El ciclismo como estilo de vida y como un medio de transporte son los pilares de este documental, para reflejar así un modo alterno de vida. A través del seguimiento de sus actividades se pretende mostrar la esencia de estos colectivos desde un ángulo íntimo que genere empatía con el público. Al conocer de cerca sus experiencias, se revelan sus verdaderas motivaciones y se demuestra que estos ciclistas merecen tanto respeto como cualquier otro conductor.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO

1. El Ciclismo Urbano

1.1 Definición del ciclismo urbano

La bicicleta definida de manera técnica, es un vehículo de transporte conformado por dos ruedas e impulsado por esfuerzo humano. Sin embargo, al hablar de ciclismo urbano conviene usar las palabras de Marc Augé (2009): “Es, en sí misma, un objeto pequeño, un objeto incorporado y no un espacio habitado como el automóvil. No se acondiciona, no se decora, se le hacen pequeños trabajos artesanales”. (p. 82).

De acuerdo con el portal Mundo Bikes (s.f.): “El ciclismo urbano es un concepto que nace por la acción de transportarse en bicicleta en una ciudad o urbe”. (¿Qué es el ciclismo urbano?. Ciclismo Urbano. [Página web en línea]).

El ciclismo urbano no debe ser confundido con el ciclismo visto como un deporte competitivo. Malpica Soto, P. (2013) señala en Los Discursos Sociales de los Ciclistas Urbanos: De la Excepcionalidad a la Normalización:

> El discurso de los ciclistas urbanos enmarca la utilización de la bicicleta en un ámbito muy marcadamente utilitario, clasificado específicamente en su discurso como medio de transporte, y asociado al desplazamiento personal entre el domicilio y al trabajo o al centro educativo. Su beneficio físico es explícito, pero el carácter de la actividad no es predominantemente deportivo. (Universidad de Sevilla)

De igual forma, el ciclista urbano J. Orozco (2013) explica que mientras que en el ciclismo urbano la salud es un tema, en el ciclismo deportivo es el tema principal.

> No es que usar la bicicleta para deporte sea tan limitado, también tiene un lado ecológico porque te acerca a la naturaleza, pero el ciclismo urbano es en el fondo una herramienta para un cambio político. Proponer cambiar algo tan fundamental como la manera en que nos movemos y nos encontramos, es nada menos que una propuesta para cambiar las relaciones de uno con el otro y con la naturaleza. (Comunicación Personal, noviembre 14).

Orozco agrega que se trata de un movimiento social que busca los siguientes derechos: infraestructura, protección legal y tener exclusivo control de una mayor parte de las vías.

El ciclista comenta que el uso de la bicicleta en Venezuela ha ido creciendo en los últimos cinco años, al igual que la formación de los colectivos de ciclismo urbano que proponen el fortalecimiento de lazos en la comunidad y por ende, más cercanía en las relaciones interpersonales.

Aunado a esto, se denomina ciclistas urbanos a “quienes usan la bicicleta por la ciudad, pero que además están organizados o pertenecen a agrupaciones reivindicativas de este medio de transporte”. (Briceño Rettig, C.E. 2009. Ciclismo Urbano y Movimientos Sociales. Universidad de Arte y Ciencias Sociales de Chile).

1.2 *Surgimiento del ciclismo urbano*

Para hablar de ciclismo urbano, primero se debe comprender el surgimiento de la bicicleta.

Según Herráez Pindado, A. J. (2002) el primer prototipo de bicicleta inventado es el celerífero o velocífero en 1791 creado por Mede de Sivrac. El primero en mencionarlo es Baudry de Saunier, quien lo describiría como “un vehículo de dos ruedas colocadas una detrás de la otra, unidas mediante unos palos, que se movía mediante el impulso de los pies en el suelo, sin posibilidad de cambiar de dirección”.

(La Lengua Del Ciclismo En Francés: Análisis Semántico Y Lexicológico. Universidad Complutense De Madrid).

No fue sino hasta marzo de 1861, cuando Pierre Michaux incorporó unos pedales a un velocípedo, “lo que permitía no tener que apoyar nunca los pies en el suelo, además de accionar directamente la rueda”. (Herráez Pindado, A. J. 2002. La Lengua Del Ciclismo En Francés: Análisis Semántico Y Lexicológico, Universidad Complutense De Madrid).

Después de varios inventos, en 1896 la firma *Rudge* presenta la *bicyclette*, el modelo que se mantiene vigente.

Valenzuela, A. (2003) expone: “Hacia finales del siglo XIX se vivió una primera época de florecimiento gracias al desarrollo y masificación de la rueda neumática y los bajos precios que presentaban las nacientes empresas que fabricaban bicicletas”. (El Boom del Ciclismo Urbano: El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas. Pontificia Universidad Católica de Chile).

Sin embargo, asevera que este período no duró mucho en Norteamérica, ya que rápidamente fue desplazada por el automóvil a principios de siglo XX.

Contrariamente, con la llegada de la Gran Depresión de los años 30 y la Segunda Guerra Mundial, la bicicleta volvió a entrar en el panorama de la movilidad. “Debido a los altos niveles de desempleo durante la Gran Depresión (…) fue necesario recurrir a medios más baratos para transportarse, como lo fue la bicicleta”. (Valenzuela, A. 2013. El Boom del Ciclismo Urbano: El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas. Pontificia Universidad Católica de Chile).

Valenzuela relata que a diferencia de Norteamérica, la acogida de la bicicleta en Europa fue mucho mayor, debido a que desde el siglo XIX era usado como un medio transporte.

1.3 Beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte

1.3.1 Beneficios del ciclismo urbano en términos de salud

“En bicicleta puedes cumplir, según la Organización Mundial de Salud, con tu cuota de ejercicio diario con más o menos media hora de pedaleo”. (J. Orozco, Comunicación Personal, noviembre 16, 2013).

Orozco sostiene que el uso de la bicicleta tiene una serie de beneficios para la salud, de los cuales el ciclismo urbano se vale para promover la bicicleta como medio de transporte.

En el estudio *Cycling and Health* (2004) elaborado por el doctor Ingo Froböse, presidente del Centro de salud de la Universidad Alemana del Deporte (DSHS), establece que rodar por 30 minutos contribuye con la actividad cardíaca y disminuir el riesgo de infarto en 50% aproximadamente.

Al incrementar el tiempo de la actividad, los resultados para la salud son más favorables. Ejercitarse por más de 30 minutos puede reforzar el área pulmonar. En caso de que los ejercicios superen los 50 y 60 minutos, los beneficios son aún mayores; las personas pueden tener una reducción del metabolismo y a su vez, disminuir el peso corporal.

“Permite prevenir el dolor de espalda debido a la posición que se adopta sobre la bicicleta, la musculatura de la espalda está bajo tensión estabilizando el tronco, lo que hace que se fortalezca toda la zona dorsal”. (Froböse I., cp. Elisségaray Inostroza, P. 2009 Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos, Universidad de Chile).

Son numerosas las contribuciones que ofrece la bicicleta a la salud. Sin embargo, no solo ayuda físicamente, sino que también favorece en términos

psicológicos, mejorando el estado de ánimo de quienes la manejan. Valenzuela, A. (2013) manifiesta:

> La bicicleta también se utiliza bajo decisiones individuales, que aluden a factores emocionales, tales como el sentimiento de libertad, aceptabilidad social, entre otros. La decisión de uso de la bicicleta para fines de movilidad no sólo toma en cuenta variables (…), sino también considera variables más blandas que se relacionan con un sentimiento más bien emotivo en su uso. (El Boom Del Ciclismo Urbano: El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas, Pontificia Universidad Católica de Chile)

Por su parte, Julizett Estrada destaca el aporte psicológico de la bicicleta:

> El ejercicio mental está presente: el sólo hecho de sentir la brisa en la cara, escuchar pájaros, la ilación de los pensamientos al rodar, la atención puesta sobre la ruta y la interacción con los demás usuarios de la vía es un componente importantísimo del ciclismo urbano. (Comunicación personal, agosto 22, 2014)

1.3.2 Beneficios ecológicos del uso de la bicicleta

Son muchos los daños ecológicos que produce el transporte motorizado, mientras que la lista de ventajas que la bicicleta aporta al ecosistema es muy significativa. J. Orozco (2013) indica:

> Rodar en bicicleta no contamina, no contribuye al calentamiento global que está intensificando tormentas y los resultantes desastres naturales. Esa contaminación también contribuye a derretir glaciares en el ártico, subiendo el nivel del mar que tarde o temprano terminará inundando las costas y acabando con ciudades costeras como Miami y otras. Pero esa contaminación del carro, que la bicicleta evita, también contribuye a cáncer del pulmón y demás enfermedades respiratorias. (Comunicación Personal, noviembre 16)

Es posible contrarrestar los efectos del vehículo motorizado con la bicicleta, ya que el primer medio de transporte mencionado produce “20 al 25% de los bióxidos de carbono que se acumulan en la estratosfera que provoca el incremento

del efecto invernadero del planeta". (Pastor Humpiri, E. M., 2009. Uso de bicicletas como transporte urbano, Universidad Católica Del Perú).

Por su parte, la bicicleta, según El Fondo Nacional del Ambiente de Perú (FONAM), "no produce ningún tipo de contaminación auditiva ni del aire". (Cp. Pastor Humpiri, E. M. 2009. Uso de bicicletas como transporte urbano, Universidad Católica Del Perú).

Otro aspecto importante es el ahorro energético que proporciona el uso de la bicicleta. Como se explica en el Manual de Aparcamiento de Bicicletas (s.f.):

> Las bicicletas son el medio de transporte más eficiente energéticamente, hasta entre tres y cuatro veces más que ir a pie. Dichas afirmaciones deben matizarse al tener en cuenta el ciclo de vida de la bicicleta, es decir, la energía necesaria para su fabricación, reparación y posterior eliminación. (p. 10)

A grandes rasgos, la bicicleta, según La Movilidad en Bicicleta como Política Pública "es una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable; responde, en gran medida, al desafío de crear ciudades con calidad de vida". (Anónimo, 2011, p. 44).

2.- Los Colectivos de Ciclismo Urbano

2.1.- CicloGuerrilla Urbana: La rebelión ciclista

CicloGuerrilla Urbana se crea el 5 de abril de 2011 en Caracas. Pedro Villarroel, coordinador del colectivo, lo define como:

> Un colectivo de ciclistas urbanos, enfocado en masificar el uso de la bicicleta como medio de transporte y promover la cultura del ciclismo urbano en Caracas para generar proyectos de formación y educación vial, promoción, políticas públicas e infraestructura ciclista. (Comunicación Personal, enero 3, 2014)

Daniel Ramírez y Manuel Valera son los fundadores del colectivo. Además de ellos: Humberto Duque, Iván Urbina, Luigi Quintero, Mena Carrasco, Numa Tortolero, Pedro Villarroel y Román Delgado fungen como coordinadores.

Villarroel cuenta que el nombre del colectivo hace referencia a diversos aspectos del nacimiento del grupo:

> Entre los objetivos originales estaba el de hacerle frente a la cultura imperante, que favorece al automóvil por sobre cualquier otro medio de transporte en este país. A esa tendencia la llamamos 'carrocentrismo', y está tan arraigada en nuestra cultura, que ideológicamente resulta una guerra asimétrica la promoción de cualquier otro medio de transporte y la reducción del uso del automóvil. (Comunicación Personal, enero 3, 2014)

El ciclista urbano reseña que en un principio el colectivo surge como una "guerrilla comunicacional", a través de grafitis y murales para promocionar el ciclismo urbano. Así lo explica:

> CGU se crea por la necesidad de generar un cambio en la movilidad de esta ciudad, que cada vez resulta menos transitable y más caótica. La bicicleta se presenta como una gran solución si se logra la masificación, pero para ello es necesario impulsar muchos cambios que van desde lo cultural hasta lo estructural y vial. (P. Villarroel, Comunicación Personal, enero 3, 2014)

Por su parte, Román Delgado manifiesta que el colectivo reposa sobre cuatro pilares. El primero de ellos es "mostrar la factibilidad y beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte, incluso en ciudades como Caracas, donde se generan muchos mitos detractores en cuanto a distancias, relieve y seguridad se refiere". (Comunicación Personal, enero 3, 2014).

Su segundo objetivo es crear proyectos educativos sobre el uso cotidiano y seguro de la bicicleta, así como promover, lo que Villarroel llama, la "cultura bici". Por

último, “crear proyectos de infraestructura para facilitar y mejorar las condiciones para el tránsito y estacionamiento de bicicletas”. (R. Delgado, Comunicación Personal, enero 3, 2014).

Delgado comenta que no tienen un tiempo específico para reunirse; los encuentros dependen de los proyectos y disponibilidad de cada miembro. Sin embargo, procuran verse una vez a la semana. El único evento que realizan de manera fija es la *Biciescuela Urbana*, realizada cada dos fines de semana.

Delgado describe a la *Biciescuela* como el “espacio de formación para nuevos ciclistas urbanos, incluso si nunca han montado bicicletas anteriormente”. (Comunicación Personal, enero 3, 2014).

Otra de las actividades que realizan son las rodadas temáticas masivas, que denominan *RPM*. “Bajo este formato se realizaron las rodadas del Día Mundial Sin Autos 2012 y 2013, la Ciclonudista Mundial 2013 y la Rodada del Día de la Tierra 2013”. (P. Villarroel, Comunicación Personal, enero 3, 2014).

CGU también participa en la organización de eventos ciclistas locales y nacionales, como la Asamblea de Ciclistas Urbanos de Caracas y el Encuentro Nacional de Ciclismo Urbano. Por otro lado, el colectivo está en constante producción de material audiovisual, tanto de formación y promoción, como de documentación de eventos.

Villarroel resalta el aporte del colectivo:

> Nuestro granito de arena ha sido el de poner al ciclismo urbano en la palestra pública y apoyar en el inicio y formación de muchos nuevos ciclistas urbanos, generando poco a poco la necesidad de nuevas soluciones viales por toda la ciudad. (Comunicación Personal, enero 3, 2014)

Sin embargo, señala las dificultades de rodar en una ciudad como Caracas, pues “no está planificada para el uso de las bicicletas y sus ciudadanos no le dan el debido respeto como medio de transporte. Esto nos hace sentir como un invasores del tráfico cuando salimos a la calle”. (P. Villarroel, Comunicación Personal, enero 3, 2014).

Asimismo, el hecho de no contar con lugares para resguardar o estacionar las bicicletas, aunque, como explica Villarroel: “La solución suele ser relativamente sencilla, más si se compara con el caso del automóvil, que aún teniendo facilidades de este tipo, suelen estar colapsadas”. (Comunicación Personal, enero 3, 2014).

Lo que esperan como colectivo es que el ciclismo se convierta en un medio de transporte aceptado, respetado y contemplado en los planes de desarrollo de la ciudad. Delgado expone que “este cambio será un gran impulso para generar mayor seguridad y facilidades para el uso de la bicicleta para todo tipo de personas, de cualquier edad”. (Comunicación Personal, enero 3, 2014).

En general, Delgado describe a CGU como: un colectivo apasionado por la bicicleta, innovador y multidisciplinario, en el que cada uno de sus integrantes “vive montado en una bicicleta y aporta sus conocimientos profesionales para apoyar a la movida ciclista” (Comunicación Personal, enero 3, 2014).

En lo personal, Villarroel cuenta su experiencia dentro del colectivo:

> Fue la oportunidad de conocer a muchos entusiastas de la ‘bici’ con intereses similares, uniendo energías para llevar a cabo esas ideas que nos estaban dando vuelta en la cabeza desde hace algún tiempo y no teníamos la suficiente motivación para llevarlas a cabo. (Comunicación Personal, enero 3, 2014)

2.2- Bicimamis Caracas: Chicas diferentes con un fin común

El colectivo Bicimamis Caracas fue creado en octubre de 2011. Sus primeros miembros fueron Gabriela Aguilar, Ananda Hernández, Julizett Estrada y Carolina

Cruz. Actualmente, entre las coordinadoras se encuentran: Yesenia Sumoza y María Luisa Campos.

Julizett Estrada explica el surgimiento del colectivo:

> En 2011, las mujeres ciclistas urbanas en Caracas éramos muy pocas. Con la idea de compartir experiencias y sumar más ciclistas, bajo un enfoque de género, decidimos unirnos y conformar un movimiento en pro del empoderamiento de la mujer a través del uso de la bicicleta como modo de transporte. (Comunicación Personal, agosto 22, 2014)

De ahí procedieron a buscar información sobre otros colectivos alrededor del mundo:

> Investigamos los antecedentes en Latinoamérica y en otros países del mundo y encontramos grupos parecidos, pero que eran (…) solamente para mujeres, y desde ese momento dijimos que no queríamos ser un grupo excluyente (…) porque mientras más personas estén animándose a utilizar la bicicleta será más beneficioso para el colectivo, para la ciudad. (Bicimamis: Mujeres por la Ciudad (s.f). Entrevistas. [Página web en línea]).

Con respecto al nombre del colectivo, Estrada reseña que buscan cambiar el concepto mujer-objeto con el que se relaciona la palabra 'mami' en el país por "la idea de una mujer empoderada, libre, segura, que decide sobre su modo de transporte y que no se ajusta a un estereotipo de belleza único y alienante". (Comunicación Personal, agosto 22, 2014).

Las 'Bicimamis' se describen a sí mismas como "chicas con modos de vida diferentes que tenemos algo en común: usamos la bicicleta como medio de transporte, moviéndonos en ella a todos lados en Caracas: al trabajo, a la universidad, a pasear, a la reunión con los amigos". (About. (s.f.) Bicimamis Venezuela. Home. [Página Web en línea]).

Aguilar comenta que el colectivo no tuvo mucho impacto al iniciar sus actividades, pero que todo fue cambiando:

> Gracias a las rodadas domingueras, que es el evento fijo de todos los domingos, el apoyo de los medios de comunicación, las instituciones y las redes sociales. Mucha gente se ha ido instaurando y (…) no simplemente llega y rueda con nosotras, sino que participa activamente, promueve otras actividades. (Bicimamis Caracas: Un Colectivo A Favor De Una Ciudad Amigable. (s.f) Guayoyo en Letras. Personaje. [Página web en línea]

Asimismo, María Luisa Ríos resalta los proyectos que ha realizado el colectivo, entre ellos: rodadas temáticas, como la rodada en tacones. “Hemos participado en eventos nacionales como Por el Medio de la Calle que realiza Cultura Chacao y los talleres de sensibilización sobre el género femenino y espacios públicos”. (M.L. Campos, Comunicación Personal, enero 2, 2014).

Campos destaca que en los últimos dos años ha habido un incremento notable de ciclistas urbanos y que, no sólo se limita a la capital, pues Bicimamis se ha extendido a Valencia y Maracaibo.

Por otro lado, la labor del colectivo no termina ahí. Como explica Aguilar, también se plantea:

> La disminución del uso de medios automotrices. No sólo es el carro, la moto, el transporte público, la idea es que la gente salga a caminar la calle. Que la gente diga ‘no es lógico que yo para ir a la universidad o a mi trabajo gaste seis horas de ir y venir, cuando puedo hacerlo en 20 minutos de ida y 20 minutos de venida’. (Bicimamis Caracas: Un Colectivo A Favor De Una Ciudad Amigable. (s.f) Guayoyo en Letras. Personaje. [Página web en línea]

De igual forma, los cambios también se reflejan en el ámbito personal. M.L. Campos cuenta su experiencia dentro del colectivo:

> Ser coordinadora del colectivo Bicimamis implicó para mí uno de los cambios más profundos que he vivido en los últimos años. Me llevó a transformar mis intereses, mi orientación académica y mi manera de

> relacionarme con mi cuerpo y mi ciudad. Me hizo más consciente de mi rol en la sociedad. (Comunicación Personal, enero 2, 2014)

Campos apuesta por que el ciclismo urbano en Caracas crezca de manera significativa, a partir de ahora. “Los logros de la comunidad ciclista ya trascienden las políticas municipales y espero que, con perseverancia, el ciclismo urbano se convierta en un proyecto masificado en todo el territorio nacional”. (M.L. Campos, Comunicación Personal, enero 2, 2014).

2.3.- Una Sampablera por Caracas: El buen “bochinche”

A diferencia de Bicimamis y CicloGuerrilla Urbana, las actividades de Una Sampablera por Caracas no giran exclusivamente en torno al ciclismo urbano, sino a lo que los fundadores de este llaman “biciturismo”.

Daniela Pettinari, coordinadora del colectivo, comenta: “Somos un grupo de voluntarios, que surgió con el fin de realizar actividades sencillas, pero significativas, dirigidas a favorecer y fortalecer la ciudad de Caracas. Es, básicamente, mejorar el gentilicio caraqueño, su identidad” (Comunicación Personal, enero 4, 2014).

Una Sampablera por Caracas se crea el 1 de abril de 2011. Las razones que conllevaron a su nacimiento constituyen una fuerte crítica a la sociedad venezolana. Pettinari asevera:

> Hay actitudes sociales negativas que parecen reforzarse, como el conformismo y la desesperanza aprendida. Cada vez vemos más personas con la firme convicción de que no es posible modificar la realidad. Esto se ve sobre todo en jóvenes, cuando son ellos los que deben ser más optimistas y emprendedores; y un fatalismo en torno a lo que es Caracas, al percibirla de forma negativa, sin posibilidades y como espacio de violencia ‘permanente’. (Comunicación Personal, enero 4, 2014)

Lo primero que proponen como colectivo es “hacer frente a estos ‘mitos’ o prejuicios urbanos. Recordando al ex alcalde de Curitiba, Jaime Lerner, cuando dijo:

“Si se proyecta la tragedia, se obtiene la tragedia’” (D. Pettinari, Comunicación Personal, enero 4, 2014).

Pettinari explica que para dar con el nombre se enfocaron en buscar una palabra que llamara la atención y representara a Caracas:

> Queríamos realzar el ‘buen nombre’ de la ciudad y que fuera genérico para dar cabida a distintas actividades; desde la literatura, la filosofía, el arte, la bicicleta y, que resaltara esa intención de ‘despertar’ el letargo urbano, así que buscamos frases o palabras que resumieran todo esto y nos encontramos con varias posibilidades. Sin embargo, la palabra sampablera fue la que mejor representó lo que queríamos. Además de ser una voz de origen caraqueño, tiene una carga histórica fuerte. (Comunicación Personal, enero 4, 2014)

Al definir el vocablo sampablera, Francisco Alfaro sostiene:

> Me permito tomar las palabras de Francisco Javier Pérez, quien la definió como ‘voz caraqueña del siglo XIX que se ha extendido a todo el léxico nacional como designación de una situación de desorden extremo (…). Tuvo su origen en el sangriento combate que libran, entre El Calvario y la plaza de San Pablo, en Caracas, el día 2 de agosto de 1859, los soldados del depuesto general Julián Castro, presidente de la República, y los de la insurgencia’. (Comunicación Personal, enero 4, 2014)

Entre las actividades que realiza el colectivo se encuentran las *tertulias urbanas*, que consisten en reuniones donde asisten pensadores de distintas disciplinas para discutir una pregunta en común y de importancia. Alfaro señala algunos de aquellos encuentros:

> En el 2011 se organizaron seis tertulias, tituladas ‘Miradas y Palabras sobre Caracas: para bien o para mal’. En el 2012, se habló de la urbanidad en Caracas y en el 2013 presentamos el primer libro del colectivo, en el cual se recopilaron los textos de los seis encuentros del 2011. (Comunicación Personal, enero 4, 2014)

Como se explica anteriormente, Una Sampablera por Caracas busca promover el “biciturismo”, definido como “una rodada grupal, sin costo alguno, que busca el redescubrimiento del caraqueño, a través de la visita a lugares emblemáticos de la ciudad, sea por su historia o por ser íconos urbanos de la capital”. (D. Pettinari, Comunicación Personal, enero 4, 2014).

Estos paseos se realizan mensualmente y lo hacen mediante el uso de la bicicleta por considerarla como “la mejor manera de conocer y querer la ciudad, pues es una forma de movilidad suave que te permite estar abierto y atento a los detalles y contrastes que la ciudad te da”. (F. Alfaro, Comunicación Personal, enero 4, 2014). Usualmente, otros colectivos suelen unirse a estos recorridos como Bicimamis y Bici Aventuras Caracas.

De igual forma, la mayoría de los integrantes del colectivo son ciclistas urbanos y están en favor del uso de la bicicleta como “una insuperable herramienta para derrotar las actitudes negativas que mencionábamos antes. El ciclismo y todo el simbolismo que conlleva es una oportunidad esperanzadora para Caracas”. (D. Pettinari, Comunicación Personal, enero 4, 2014).

Por otro lado, Alfaro considera que el crecimiento y mantenimiento del ciclismo urbano en Caracas dependerá de los colectivos, más que de las políticas públicas, pues alega que estas no se hacen de forma planificada y consultada.

3.- El documental

3.1 Definición de documental

“El documental como concepto o práctica no ocupa un territorio fijo”. Así empezaría Nichols a definir la palabra documental. El autor explica que esto se debe a que no está regido por una serie de “técnicas, no aborda un número establecido de temas y no adopta una taxonomía conocida en detalle de formas, estilos o modalidades”. (Nichols, B. 1997. p. 42).

De un modo similar, Goldsmith (2003) indica: “El documental es el género audiovisual menos claramente definido y el más abierto a interpretaciones” (Cp. Cova Lugo, A., Fernández Sánchez, N., Sequera Santana, V. 2010. Mi isla prisión: Documental sobre las expresiones de disidencia en La Habana, Cuba. Universidad Católica Andrés Bello).

Distintos autores a lo largo del siglo pasado discreparon en varios aspectos al manifestar su postura con relación al documental. Incluso, se le podría ver como una estructura que cambia con el tiempo.

Nichols, B. (1997) apunta que si se quiere definir el documental se debe hacer de “un modo similar al mundo que conocemos y compartimos”. (p. 42).

El autor señala que más que saber el concepto del mismo, lo que realmente atrae a un espectador es la “esencia” del documental, vista como el “objetivo que se persigue con una definición y la facilidad con que esta sitúa y aborda cuestiones de importancia, las que quedan pendientes del pasado y las que plantea el presente.” (Nichols, B. p. 42).

En los inicios del documental fue evidente la confrontación entre aquellos autores que lo veían como algo estrictamente objetivo y aquellos que alegaban que estaba sujeto a la percepción del realizador. Flaherty, por su parte, explica:

> La finalidad del documental, tal como yo lo entiendo, es representar la vida bajo la forma en que se vive. Esto no implica en absoluto lo que algunos podrían creer; a saber, que la función del director del documental sea filmar, sin ninguna selección, una serie gris y monótona de hechos. La selección subsiste, y tal vez de forma más rígida que en los mismos films de espectáculos (Cinema Quindinale di divulgazione cinematográfica. cp. Joaquín Romanguera Ramio, J., Alsina Thevenet, H. 1989).

Flaherty concebía la idea de que es imposible captar de manera objetiva los hechos que se observan. De ser así, los resultados que se obtendrían serían una serie de planos sin significado alguno. (Selles, M., Racionero, A. 2008, p. 20).

En la misma vertiente, Marziano, R. (Cp. Serrano Duque, I. 1999) sostiene que la función del documentalista radica en recortar las imágenes ¨(…) como un collage, eliminando su significado original y otorgándoles un valor metafórico distinto, nuevo, más amplio que el significado original". (Elementos que definen el documental antropológico venezolano. Universidad Católica Andrés Bello).

Contrariamente, el director de cine soviético Dziga Vertov recalca la importancia de representar el documental de una manera no ficticia y manifiesta que una característica del género es "la captación de la realidad tal como se presenta ante el ojo, sin manipulación alguna" (Vertov, D. cp. Hacia una definición del documental de divulgación histórica. 2004. Universidad de Navarra. Comunicación y Sociedad [Página web en línea]).

Por su parte, Serrano Duque, I. (1999) indica: "Las imágenes del documental deben dar a conocer la historia de personas que viven de una manera muy particular o un hecho particular. Gran importancia tiene entonces la producción de un trabajo coherente con la realidad". (Elementos que definen el documental antropológico venezolano. Universidad Católica Andrés Bello) La autora añade:

> La autenticidad cobra gran fuerza en el tratamiento de este género, más allá de las limitaciones técnicas como la producción y distribución de la obra, esta cualidad lleva intrínsecamente un papel de registro visual honesto. Quizás este sea uno de los puntos más esenciales, pero en muchas oportunidades es el más olvidado, ya que en busca de preciosismo y en un derroche de tecnología se pierde el valor histórico, ideológico y cultura que encierra. (Serrano Duque, I. 1999. Elementos que definen el documental antropológico venezolano. Universidad Católica Andrés Bello)

Rabiger (2003) sostiene que si bien el documental debe mantener esta honestidad a la que hace referencia Serrano, no se debe dejar a un lado la valoración de juicio emitida por el espectador. Así lo explica el autor:

> Para que algún documental mantenga su credibilidad ha de presentar, de alguna manera, pasajes de un realismo autónomo que se va desarrollando, incitando simultáneamente al espectador a que deje a un lado sus hábitos de aceptación pasiva, para conseguir despertar su imaginación y mire más allá de lo que solo es un realismo superficial (Cp. Cova Lugo, A., Fernández Sánchez, N., Sequera Santana, V. 2010. Mi isla prisión: Documental sobre las expresiones de disidencia en La Habana, Cuba. Universidad Católica Andrés Bello)

Nichols, B. (1997) señala la diferencia entre el documental y los géneros de ficción como ”una parte esencial de las formaciones discursivas, los juegos sintácticos y las estrategias retóricas a través de los que placer y poder, ideologías y utopías, sujetos y subjetividades, reciben representación tangible." (p.39).

Según el profesor de documental en la Universidad Católica Andrés Bello, J. García: "es muy poco probable que se dé un solo género documental, pues lo más común es que haya un híbrido de géneros." (Comunicación Personal, agosto 21, 2014).

Se entiende entonces que el documental es un género audiovisual, que puede ser manipulado o estar sesgado por la visión del realizador, pero siempre debe basarse y mantener una coherencia con el hecho real que se está documentando.

3.2 Breve historia del documental en Venezuela

El cine documental contemporáneo aparece, en sus primeras manifestaciones, en los años 60 luego de la caída de Marcos Pérez Jiménez. Una de las razones que ocasionó el surgimiento de este cine fue la necesidad de comunicar, por parte de los realizadores, la protesta social contra el mandato democrático.

Serrano Duque (1999) explica que en este período prevalecerán los documentales con tinte político, antropológicos y culturales; sin embargo, su tratamiento será poco profundo. Fue luego de varias décadas que el documental experimentaría diversos cambios. (Elementos que definen el documental antropológico venezolano. Universidad Católica Andrés Bello).

Para el año 1980, Carlos Azpúrua se conocerá como uno de los autores de más peso y renombre relacionados con el documental. Para ese entonces, el género habría ganado “una mayor expresión formal y narrativa". (Serrano Duque, I. 1999. Elementos que definen el documental antropológico venezolano. Universidad Católica Andrés Bello).

En cuanto a este género como herramienta social, Lucien, O. (1990) manifiesta que a través del cine documental se puede mantener una relación más cerca con los espectadores. "Es el que de una forma sistemática y con una relativa continuidad ha ofrecido una lectura de la realidad sociocultural venezolana". (Cp. Serrano Duque, I. 1999. Elementos que definen el documental antropológico venezolano. Universidad Católica Andrés Bello).

De la misma forma, Ardévol Piera destaca la importancia del documental como un medio para comprender la cultura de cada país:

> El cine documental es una forma de mirar, nos propone una forma de ver y de interpretar una cultura a través de la figura, la mirada y la voz de las personas filmadas. Es un discurso construido con formas y sonidos; accedemos a él sin necesidad de la mediación escrita, nos ‘entra’ a través de la vista y el oído. (Ardévol Piera, E. 1994. La mirada antropológica o la antropología de la mirada: De la representación audiovisual de las culturas a la investigación etnográfica con una cámara de video. Universidad Autónoma de Barcelona)

3.3 Tipos de Documental

3.3.1. Documental antropológico

La modalidad de documental antropológico iniciará con *Nannok of the North*, realizado en 1922 por Flaherty. Como explica Ardévol, Piera, E. “Flaherty, a través del montaje, tejerá un hilo argumental e introducirá el componente narrativo en la filmación de la vida cotidiana” (1994. La mirada antropológica o la antropología de la mirada: De la representación audiovisual de las culturas a la investigación etnográfica con una cámara de video. Universidad Autónoma de Barcelona).

"Nadie hace un documental para sí mismo, le interesa transferir elementos subrayados por la mirada del realizador, escogidos por la mirada del realizador, interpretados por la mirada del realizador". (Gedda, F. 2005. N°5 [Disponible: página web]).

Gedda señala que el autor de un documental tiene en sus manos una serie de componentes que, de una forma u otra, cambian la manera de pensar y, viéndolo desde ese objetivo, el documental también recae en lo pedagógico. Asimismo apunta: "El documental pedagógico está marcado (…) por una fuerte estructuración de los contenidos para ser transferidos, de manera casi metódica, a los espectadores". (Gedda, F. 2005. No. 5 [Disponible: página web]).

Sin embargo, el autor diferencia el documental pedagógico del antropológico de esta manera:

> El documental antropológico, por así diferenciarlo, lo definimos como aquel documental donde el tratamiento del hombre es el centro temático del documental y es mucho más flexible que el documental pedagógico. Pienso que todos los documentales donde hay un ser humano como temática central se pueden llamar antropológico. (Gedda, F. 2005. N°5 [Disponible: página web])

Los elementos audiovisuales, además de funcionar como una fuente valiosa dentro de la documentación, son un componente necesario para lograr el registro etnográfico.

Aponte, M. y Ana, I. (1995) señalan que en cada documental las historias deben ser tratadas desde diferentes puntos de vista. En el género antropológico venezolano, cada participante ofrece su visión del mundo para así armar su propio relato. Con esto, la documentación tomará cuerpo y pasará al plano de testimonio. (Metodología para la realización del documental antropológico. Trabajo de grado de licenciatura no publicado. Universidad Católica Andrés Bello. cp Oviedo Posada, M. 2006. Las Tribus del bajo: Un documental sobre el rock como fenómeno social. Universidad Católica Andrés Bello).

A través del material obtenido, el realizador logra conectarse, de forma rápida, con aspectos emocionales de las personas; sea su conducta o su comunicación, pues "cualquier producto visual puede ser analizado desde una perspectiva antropológica". (Ardévol, Piera, E. La mirada antropológica o la antropología de la mirada: De la representación audiovisual de las culturas a la investigación etnográfica con una cámara de video. 1994. Universidad Autónoma de Barcelona).

La manera de contar los hechos es imprescindible en el género, pues se necesita recurrir a elementos sustanciales capaces de hablar por sí mismos.

En palabras de Goldsmith (2003), “el documental debe relatar una historia con un nivel de penetración que trascienda la propia narración” (Cp. Gómez Buznego, A., Martínez Fernádez, J., Ruggiero Sansone, P. 2012. Arte local con calidad de exportación: Documental audiovisual sobre el cine venezolano actual. Universidad Católica Andrés Bello).

Para Mirra, M (s.f): “el documental antropológico vigente se vuelca hacia el mundo cercano del realizador;la mayoría de las veces, hacia las culturas dependientes de la popia cultura dominante a la que pertenece” (Cp. Rangil, V., 2007, p. 48).

3.3.2 El documental interactivo

El documental interactivo o participativo es aquel que encuentra sus bases en el cine antropológico y en el *Cinéma Verité* de Jean Rouch, inspirado en Dziga Vertov y su teoría del Cine-Ojo. En este el realizador "pregunta e interactúa con los sujetos que quiere documentar y también utiliza metraje de archivo para contextualizar los hechos que documenta". (Sellés, M., Racionero, A. 2008, p.55).

Según Nichols (1997) el documental interactivo hace énfasis "en las imágenes de testimonio o intercambio verbal y en las imágenes de demostración (imágenes que demuestran la validez, o quizá lo discutible, de lo que afirman los testigos). La autoridad textual se desplaza hacia los actores sociales relutados: sus comentarios y respuestas ofrecen una parte esencial de la argumentación de la película". (p.79).

El autor explica que este modelo nace de la necesidad de hacer "más evidente la perspectiva del realizador" y del hecho de querer acercarse al objeto de estudio "de un modo más directo sin volver a la exposición clásica". (Nichols, B. 1997. p. 66).

Este tipo de género se apoya en monólogos y diálogos que hacen alusión a un pseudomonólogo en el que "el realizador logra un efecto de sutura, situando al espectador en relación directa con la persona entrevistada, a través del efecto de tonarse él mismo ausente". (Nichols, B. 1997. p. 90).

El documental interactivo acepta distintas modalidades, que el entrevistador salga en pantalla y se oiga su voz durante las entrevistas, como que quede fuera y no se le oiga. Esta segunda técnica será llamada "entrevista encubierta". (Nichols, B. 1997. p. 87).

Para Nichols (1997), la "entrevista encubierta" la diferenciaría de la entrevista común como aquella que "se desliza hacia la estilística oblicua de la película de ficción y el trabajo de un *metteur en scène*" (p. 88).

Otro recurso que prevalece en esta modalidad es el uso de “imágenes de testimonio en el intercambio verbal y en las imágenes de demostración”. (Nichols, B. 1997. p. 79).

“El documental interactivo, empieza en un punto de partida propuesto por el autor (o bien se puede elegir), y vamos encontrando bifurcaciones y caminos alternativos siguiendo la ruta que seguimos. La decisión final no la tiene, como en el primer caso, el director de la obra, sino el interactor”. (¿Qué es un documental interactivo? Documental interactivo. [Página web en línea]).

CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO

1. Planteamiento del problema

Montar bicicleta en Caracas puede parecer una utopía para muchos. Bien sea por el miedo a ser víctima de la inseguridad, así como la infraestructura de la ciudad, la cual no brinda la oportunidad de andar en dos ruedas de forma justa, como en otros países de Latinoamérica o Europa.

La rapidez con la que se mueve la ciudad y el bajo costo de la gasolina quizás sean otras de las razones por las cuales la bicicleta no entre en el panorama de la movilidad. No obstante, cada día aumenta más el número de personas que consideran que el uso de la bicicleta en Caracas es posible.

Los colectivos de ciclismo urbano son aquellos que se proponen dar a conocer este medio de transporte mediante rodadas y actividades irreverentes, que buscan llamar la atención de quienes se muestran indiferentes ante esta iniciativa.

Al realizar una pieza audiovisual se podrá dar a conocer el estilo de vida que llevan estos colectivos y su aporte a la ciudad. De igual forma, es de gran interés mostrar esta realidad que muchos caraqueños parecen desconocer o ignorar.

2.- Objetivos de la investigación

2.1.- Objetivo general:

Realizar un documental sobre tres colectivos de ciclismo urbano de Caracas.

2.2.- Objetivos específicos:

- Determinar el origen de los distintos colectivos de ciclismo urbano en Caracas.
- Comprender el impacto de los distintos colectivos de ciclismo urbano en la población caraqueña.
- -Indicar el impacto que tiene la ciudad de Caracas en los distintos colectivos de ciclismo urbano.

3.- Justificación

Calles sobrepobladas de carros y un tráfico que parece no tener escapatoria son algunas de las características que podrían definir a Caracas en los últimos cinco años. Por ello, numerosos grupos en la ciudad buscan hacerle frente a este problema y promover el ciclismo urbano en la capital.

Hoy en día la cultura que existe sobre el cuidado del medio ambiente también ha logrado incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte, al igual que los beneficios personales y sociales que brinda a sus usuarios. Es por ello el interés que se tiene por los diferentes colectivos de ciclismo urbano, ya que a través de los mismos se puede comprender a fondo el estilo de vida que tienen estas personas.

Se escogen tres colectivos de gran importancia en la capital, como Bicimamis Caracas, cuyo enfoque feminista pretende definir a la mujer emprendedora e independiente de hoy en día, mediante el uso de la bicicleta.

Por otro lado, CicloGuerrilla Urbana, promueve la educación vial, lo que llaman “cultura bici” y la creación de proyectos de infraestructura que faciliten el uso de este medio.

Por último, Una Sampablera por Caracas combina el ciclismo con el turismo, impulsando así el “biciturismo”. A pesar de que estos grupos tienen ideales distintos, tienen algo en común, el uso de la bicicleta como una forma de vida.

Se cuenta con una cámara, un trípode, grabadora y micrófonos para las entrevistas. Al mismo tiempo, el grupo cuenta con bicicletas para poder realizar los recorridos pertinentes para obtener la información de interés, lo que hace de este trabajo un proyecto viable.

Los colectivos se verán beneficiados por este proyecto, ya que se pueden dar a conocer y de esta manera lograr que los caraqueños se interesen por este medio de transporte.

Esta investigación no se ha hecho anteriormente, lo que la hace única al reflejar el estilo de vida de estos colectivos e incentivar a futuras generaciones a realizar otras investigaciones de este tipo.

El documental como una herramienta audiovisual permite poner en evidencia el manejo adecuado de equipos técnicos. Se cuenta con una estructura narrativa, a través de una escaleta, que sirve de guía a la hora de grabar. De igual forma, se pondrán en práctica las destrezas de un comunicador para relacionarse con los entrevistados y generar empatía.

Ya que el proyecto se lleva a cabo en Caracas no se necesita de mayores gastos en movilización, el egreso más significativo consiste en el alquiler de aquellos equipos técnicos que se prescindan.

Este documental está compuesto por tres personas, cuyas funciones se repartirán equitativamente entre las distintas tareas y fases necesarias para llevar a cabo una producción audiovisual. Para efectuar la preproducción de este proyecto

audiovisual, es imprescindible la organización de una agenda para la preparación y ejecución de todos los elementos involucrados en este documental.

Por otro lado, en la etapa de producción, se necesitan más de dos personas en el manejo del equipo. Por último, en la postproducción se requiere de una sola persona para realizar el montaje final del contenido grabado.

4.- Delimitación

Este trabajo se realizó en la ciudad de Caracas y tuvo una duración de nueve meses comprendidos entre octubre de 2013 y julio de 2014. Está dirigido a personas entre 18 y 40 años, que tengan algún interés en conocer los grupos relacionados con el ciclismo urbano.

5.- Sinopsis

Caracas es conocida como una ciudad caótica, su tráfico inunda las calles y el sistema de transporte público no es la alternativa más eficiente. Mientras la mayoría de los caraqueños optan por levantarse más temprano para evitar la cola, los colectivos de ciclismo urbano: *Bicimamis, Una Sampablera por Caracas* y *CicloGuerrilla Urbana* se encargan de promover la bicicleta como un medio de transporte alternativo.

A través de tres miembros de estos colectivos: Yesenia Sumoza, Nelson De Freitas y Manuel Valera se comprende cómo la bicicleta forma parte de su día a día hasta convertirse en un estilo de vida y un medio de transporte viable.

“Caracas Biciada” es un documental sobre el ciclismo urbano con una mirada íntima a sus protagonistas y a la ciudad.

6.- Propuesta visual

Como se trata de una actividad que requiere de movilidad, se recurrió al uso de cámaras *gopro*, que por su tamaño permiten instalarse en distintas partes de las bicicletas y así lograr variedad de planos que permitan el dinamismo del documental. De igual forma, se hizo uso de tomas subjetivas para tener la perspectiva de los protagonistas y comprender lo vulnerable que son en la calle. A su vez, se hicieron planos generales de autopistas congestionadas de tráfico para mostrar el contexto caótico caraqueño.

Como la mayoría de las tomas fueron grabadas al aire libre, se prescindió de equipo de iluminación. Sin embargo, en la postproducción se hicieron arreglos de colorización en las tomas que lo requirieron.

Por su parte, en cuanto a diseño, se hizo uso de un gráfico con estadísticas respaldadas por el Instituto Metropolitano de Transporte de Caracas (Inmetra) y una ruta en bicicleta realizada en *Google Maps.* De igual forma, los grafismos utilizados tienen la misma tipografía para mantener uniformidad en cuanto al diseño y estética del documental.

El fuerte del documental es la voz en off, sin embargo, se hicieron entrevistas debidamente encuadradas, en las que aparecen los protagonistas en ciertos momentos de la pieza para generar mayor empatía con el público; sus voces actúan como hilo conductor de la historia.

El montaje es rápido y dinámico. Las historias y las actividades, de cada protagonista y colectivo, respectivamente, se intercalan para mantener al espectador interesado en la pieza audiovisual.

Propuesta Sonora

Para captar el sonido de las entrevistas, se usó un micrófono de balita con el fin de obtener mayor claridad y calidad. Los sonidos de ambiente, carros, motos y cornetas, se registraron con una grabadora zoom, debido a su amplio registro.

La musicalización constó de piezas venezolanas, acústicas y urbanas, que resalten y muestren la identidad venezolana. Son temas alegres y movidos que le proporcionan ritmo al montaje.

En ese sentido, las canciones utilizadas pertenecen a bandas venezolanas, como Los Amigos Invisibles, Famasloop, Mcklopedia y de la página web, Venezuela en Demo, que permite el libre uso de su repertorio.

7.- Desglose de necesidades

7.1 Preproducción

Equipos y materiales	Cantidad
Libretas	3
Resma de papel	1
Cartuchos de tinta	3

7.2 Producción

Equipos y materiales	Cantidad
Cámara de video GoPro	2
Cámara de video Canon t3i	1
Accesorios GoPro	1
Trípode	1
Micrófono balita	1
Pilas AA balita	4
Memorias SD 16 GB	2
Pendrives	3

7. 3 Postproducción

Equipos y materiales	Cantidad
Computadora con Final Cut Pro 2	1
Pendrives	5
DVD vírgenes	6

8. Plan de rodaje

Pauta	Fecha	Locación	Hora	Grabación	Equipos
Pauta 1	Sábado, 3 de mayo de 2014	EXT	10:30 am- 1:00 pm	Ruta de los dulces. Evento organizado por Una Sampablera por Caracas	Canon t3i Monopad de GoPro
Pauta 2	Sábado, 14 de julio de 2014	EXT	1:00 pm- 6:00 pm	Ciclonudista mundial 2014	Gopro hero Canon t3i Monopad de GoPro
Pauta 3	5 de Julio de 2014	INT	6:00 am- 8:00 am	Casa de Yesenia Eleonor	GoPro Hero Canon t3i Monopad de GoPro
Pauta 4	6 de agosto de 2014	EXT	8:00 am – 9:00 am	Entrevista a Yesenia Eleonor	GoPro Hero Canon t3i Balita Trípode
Pauta 5	27 de julio de 2014	EXT	11:00 am – 1:00 pm	Biciboda en el Calvario. Evento organizado por Bicimamis Caracas	Canon t3i Monopad de GoPro
Pauta 6	30 de Junio de 2014	INT	7:00 am- 11:00 am	Casa de Manuel Valera	GoPro Hero Canon t3i Monopad de GoPro
Pauta 7	Viernes, 15 de agosto de 2014	INT	4:00 pm- 6:00 pm	Casa de Nelson de Freitas	Canon t3i Balita Monopad de GoPro
Pauta 8	Domingo, 17 de agosto de 2014	EXT	9:00 am- 11: 00 am	Entrevista a Manuel Valera	Canon t3i Balita Trípode

Pauta 9	Viernes, 20 de Junio de 2014	EXT	8:00 am-9:00 am	Biciescuela en la UCV. Evento organizado por CicloGuerrilla Urbana	GoPro Hero Canon t3i Monopad de GoPro
Pauta 10	Viernes, 27 de junio de 2014	INT	8:00 am-9:00 am	Trabajo de Nelson de Freitas	GoPro Hero Canon t3i Monopad de GoPro
Pauta 11	Miércoles, 13 de agosto de 2014	INT	5:00 pm-6:00 pm	Entrevista a Nelson de Freitas	Canon t3i Trípode Balita
Pauta 12	Miércoles, 27 de septiembre de 2014	EXT	7:00 am-7:30 am	Ciclovía de Bello Monte	Canon t31 Monopad de Gopro
Pauta13	Jueves, 28 de septiembre de 2014	EXT	9:00 am-10: 00 am	Ciclovía de la Av. Bolívar	GoPro Hero

9.- Guion técnico

Video	Audio
Fade in	
Entra fecha sobre fondo negro: Caracas 2014	Entra sonido de cornetas
Planos generales de tráfico en Caracas	VO: Renato Yánez de Traffic Center. Desde: La cola Hasta: Ruta alterna
Secuencia de planos de la rutina de los protagonistas	Entra sonido de corneta de bicicleta

Plano detalle de una taza de café Plano detalle de un zapato Plano detalle de la mano de una persona tomando unas llaves Plano medio de Nelson de Freitas sacando su bicicleta Plano entero de Nelson saliendo del edificio	Entra música de fondo: Adoro. Mcklopedia
Serie de planos de Nelson manejando bicicleta	Entra título del documental: Caracas Biciada. VO: Nelson de Freitas. Desde: Mi nombre es Hasta: Casa CLAD donde trabajo
Plano medio de Nelson entrando a su trabajo	Desde: Buenas Hasta: Buenas
Plano medio de Nelson estacionando la bicicleta Primer plano de Nelson sacando la ropa del bolso Plano medio de Nelson saludando a su colega Plano medio de Nelson en el baño Plano medio de Nelson cerrando la puerta Plano medio de Nelson sentado en su escritorio	VO: Nelson de Freitas Desde: Te vas conectando Hasta: El carro que no te permite ver
Fade out	

Fade in Entra Manuel Valera Plano americano de Manuel abriendo la puerta	Entra música de fondo: Plena española Puerto Cabello
Plano general de Manuel estirándose Plano americano de Manuel montándose en la bicicleta Plano general de Manuel Valera manejando bicicleta Entra gráfico de la ruta de Chacaíto hasta el Llanito en *Google Maps*.	VO: Manuel Valera Desde: Mi nombre es Manuel Valera Hasta: Llevándose uno la ropa es totalmente factible
Fade out	
Fade in Entra Yesenia Sumoza Plano detalle de guantes hasta subir y quedar en primer plano de la cara de Yesenia Primer plano del bolso de Yesenia Plano medio de Yesenia sacando la bicicleta Secuencia de planos de la calle Plano general de Yesenia llegando al trabajo. Plano entero de Yesenia estacionando la bicicleta Primer plano de Yesenia quitándose los guantes hasta quedar en plano medio de Yesenia	Entra música de fondo: San Agustín de Los Amigos Invisibles. VO: Desde: Mi nombre es Yesenia Eleonor Sumoza Blanco Hasta: Me siento tranquila

Planos generales de tráfico en Caracas y gente caminando en la calle Entra gráfico con estadísticas del INMETRA.	Entra sonido de sirena de ambulancia
Fade to black	
Fade in	
Entra entrevista de Nelson de Freitas Plano medio de Nelson Insert: Nelson de Freitas - Una Sampablera por Caracas	Desde: Desde pequeño cuando mi papá Hasta: La pasamos bien
Entra entrevista de Manuel Valera Plano medio de Manuel Insert: Manuel Valera - Cicloguerrilla Urbana	Desde: Como a los cinco Hasta: Aprendía cada vez que subían más las rueditas.
Entra entrevista de Yesenia Sumoza Plano medio de Yesenia Insert: Yesenia Sumoza - Bicimamis	Desde: Todas las bicicletas Hasta: Fue muy rápido
Fade to black	
Fade in Plano general del Boulevard de Sabana Grande Plano medio de una mujer con una	Entra música de fondo: Mi Traguito con Hielito VO: Nelson de Freitas

bicicleta que tiene un cartel que dice: Una Sampablera por Caracas Paneo de bicicletas hasta llegar a un paneo de personas en el Boulevard Plano detalle de un cartel que dice: En bicicleta llegarás a tiempo Plano medio de tres ciclistas hablando Primer plano de alguien pasando carteles Plano medio de mujer poniendo un cartel en la bicicleta Plano americano de Nelson	Desde: Una Sampablera por Caracas Hasta: Dio estos biciturismos
Plano medio de Nelson Primer plano de niño con un helado Paneo de gente en el boulevard. Plano medio de Nelson	Desde: Próximamente vamos a hacer otras rutas Hasta: Cerveza artesanal
Toma de la entrada de la Ducal Plano medio corto de dos mujeres en la pastelería Plano medio de gente comiendo dulces Plano medio del dueño de la pastelería Paneo de gente en la pastelería Till up del cartel de la pastelería Plano medio de una mujer comiendo dulce Plano medio de Yesenia en la caja	VO: Nelson de Freitas Desde: Vamos a amarrar las bicicletas en frente. Hasta: Caracas dejaría de ser tal.

Fade out	
Fade in Plano medio de Manuel bajando una bicicleta por las escaleras. Plano general - entero de Manuel caminando con la bicicleta Plano general de Manuel caminando con la bicicleta Plano entero de Manuel montando las bicicletas Plano Americano de Manuel cerrando la puerta del camión	VO: Manuel Valera Desde: El ciclismo urbano es una manera Hasta: Identidad ciclista urbana venezolana
Primer plano del conductor del camión Primer plano de Manuel Valera Plano subjetivo de Manuel la ruta de la UCV Plano medio de Manuel bajándose del camión. Plano medio de Manuel amarrando un cartel al árbol. Plano americano de Manuel arreglando un caucho de bicicleta Plano general de Manuel con dos ciclistas.	VO: Manuel Valera Desde: Bueno, la biciescuela urbana Hasta: Sin saber andar en bicicleta
Plano entero de ciclista manejando bicicleta Plano medio corto de mujer Plano general de Manuel ayudando a	Entra música de fondo: Pajarito de Famasloop VO: Manuel Valera Desde: Desde ahí han salido

una ciclista Plano general de una mujer manejando bicicleta Primer plano de una bicicleta pasando hasta quedar plano general de ciclistas pasando	Hasta: Estas 75 ediciones que tenemos hoy
Fade out	
Fade in Plano detalle de unas flores mientras caen granos de arroz Plano detalle de flores en una bicicleta Primer plano de cartel que dice “Recién casados” Plano medio de tres mujeres Plano general de Yesenia llegando en bicicleta hasta quedar en plano medio. Plano general de Yesenia con las demás ciclistas. Plano detalle de bicicletas Primer plano de comida Plano medio de corto de Yesenia Primer plano de una mujer cortando patilla Paneo de la ciudad Plano medio de Yesenia	Entra música de violín. VO: Yesenia Sumoza Desde: Bueno, Bicimamis fue por las muchachas… Hasta: Liderado para las mujeres, pero que sea abierto.
Plano medio corto de la novia Plano detalle de un zarcillo de	Desde: En estos momentos Hasta: Los amigos de ruta

bicicleta Plano medio corto del novio Plano medio corto de Yesenia	
Plano medio de novios besándose Plano medio de músicos Plano general de Yesenia	VO: Yesenia Sumoza Desde: La biciboda fue un homenaje Hasta: Lo que le encanta hacer a María Luisa
Plano medio del brindis	Audio: Por los amigos
Fade out	
Fade in Secuencia de planos de Nelson en la ciclovía de Bello Monte	Entra música de fondo: Canción. VO: Manuel Valera Desde: Desde que empezamos el activismo Hasta: Desde este activismo
Secuencia de planos de Nelson en la ciclovía de Bello Monte	VO: Nelson de Freitas Desde: Me parecen bien las ciclovías Hasta: Municipios
Serie de planos de la ciclovía de la Av. Bolívar	VO: Yesenia Sumoza Desde: La tendencia es mundiañ Hasta: Y no en bicicleta
Primer plano de un hombre tocando un cuatro Plano general de una mujer con su	VO: Yesenia Sumoza Desde: Antes lo veía

bicicleta. Plano medio de una mujer haciendo malabares Plano detalle de un cartel Plano medio de hombre tocando el cuatro	Hasta: Es una opción de movilidad.
Plano americano de Yesenia Serie de planos de pinceles y cuerpos pintados	VO: Nelson de Freitas Desde: El ciclismo urbano para mí Hasta: Lo que significa, lo que está detrás de la bicicleta
Plano detalle de pinturas Serie de planos de pinceles y cuerpos pintados Plano medio de Manuel Plano medio de ciclistas	VO: Manuel Valera Desde: Las personas que usan bicicleta. Hasta: Tus propias destrezas y capacidades
Plano detalle de una rueda de bicicleta Plano medio de dos mujeres Primer plano de un hombre Plano de una bicicleta pasando Plano medio de Yesenia	VO: Nelson de Freitas Desde: No vamos a cambiar Hasta: Al centro comercial
Plano medio de Yesenia mientras la pintan Plano medio de tres personas hablando Plano medio de Yesenia con unos lentes.	Entra música de fondo: Arrullo Pemón. VO: Yesenia Sumoza Desde: Es un beneficio que tienes adicional

Plano detalle de una bicicleta Plano detalle de una rueda pasando por agua	Hasta: Ya Caracas no tiene espacio para lo contrario.
Plano medio corto de Manuel saludando a un amigo Plano medio de la espalda de un niño Plano general de Yesenia Primer plano de la cara de Yesenia con unos lentes Plano general de un hombre tocando un instrumento	VO: Manuel Valera Desde: La ciclonudista mundial Hasta: Estando totalmente desnudos
Plano medio corto de Yesenia	Desde: Queremos seguir Hasta: Son cosas diferentes
Primer plano de mujer pintando la espalda de Yesenia hasta quedarse en plano medio Plano general de la plaza de los museos	VO: Nelson de Freitas Desde: La Caracas del futuro Hasta: Alrededores de la ciudad
Plano medio de un motorizado Plano general de la multitud Plano medio de un hombre tocando la matraca Plano general de multitud montando bicicleta Plano medio de Manuel gritando Plano medio de multitud montando bicicleta Planos generales de multitud montando bicicleta	Entra música de fondo: Afrolatinoamérica Entra audio: Salva al planeta montando bicicleta

Plano medio de una mujer en bicicleta Planos generales de multitud montando bicicleta	VO: Yesenia Sumoza Desde: Tiene que tener espacios para crecer Hasta: No para un vehículo
Planos generales de multitud montando bicicleta Plano medio de una mujer montada en bicicleta	VO: Manuel Valera Desde: Yo creo que Caracas tiene muchísimo potencial Hasta: Con lo que tiene que hacer
Plano medio de Yesenia Plano general de Manuel entre la multitud saludando Serie de planos generales de multitud montando bicicleta en la ciclovía Planos generales de personas viendo a los ciclistas. Plano general de la ciudad Plano general de ciclistas en el puente	VO: Yesenia Sumoza Desde: Que tú cuando salgas Hasta: Estamos trabajando para eso.
Fade out	
Entra cita de Bill Nye sobre fondo negro	
Créditos	

10.- Ficha técnica

Título: Caracas Biciada

Cargo	**Nombre**
Dirección	Dayana Rodríguez
Dirección de fotografía	Marinés Carrero Jose Luis Peñuela
Producción general	Marielix Suárez
Producción de campo	Marielix Suárez
Producción técnica	Dayana Rodríguez Marinés Carrero
Cámara	Marinés Carrero José Luis Peñuela Dayana Rodríguez Marielix Suárez Cristhian Rivas
Sonido	Marielix Suárez
Investigación	Dayana Rodríguez Anna Verlezza
Guión	Dayana Rodríguez
Música	Gabriel Núñez
Edición y montaje	Amandine Rubi
Asistencia de edición	Anna Verlezza
Apoyo logístico	Tomas Odehnal Andrea Hergueta Cristhian Rivas Jose Luis Peñuela Marinés Carrero
Animaciones	Alejandro Sardi

11.- Presupuesto

Para la realización del presupuesto se consultaron las casas productoras Box Pro C.A y Whiskey Films. Posterior a esto, se promediaron los dos montos.

A) Cuenta: Personal

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
A.1	Personal artístico			
A.1.1	Director	35.000	1	35.000
A.1.2	Producción	10.000	1	10.000
A.3	Personal técnico			
A.3.1	Camarógrafo	2975	1	2975
A.4.1	Sonidista	7750	1	7750
		Subtotal	Bs.F	55.725

B) Cuenta: Equipos

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
B.1	Cámara			
B.1.1	Cámara Canon T31	35.000	2	70.000
B.1.2	Cámara Go Pro	28.000	2	56.000
B.1.3	Trípode	623	1	623
B.1.4	Monopod de GoPro	1.050	1	1.050
B.1.5	Lente 50mm para Canon	6.500	1	6.500
B.3	Sonido			
B.3.1	Balita (alquiler por día)	1.200	15	18.000
B.4	Edición			
B.4.1	MacBook Pro (Final Cut)	6.930	1	6.930
		Subtotal		Bs. F 134.173

C) Cuenta: Materiales

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
C.1	Materiales			
C.1.1	Cartucho de Tinta	1500	1	1500
C.1.2	Resma de papel	399	1	399
C.1.3	Memorias SD Sony	1200	3	3600
C.1.4	Libretas	320	3	960
		Subtotal		Bs. F 6.499

D) Cuenta: Postproducción

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
D.1	Post-Producción			
D.1.1	Mezcla de Audio	50.000 (por minuto)	25	1.000.000
D.1.2	Grafismo	5.000	1	5.000
D.1.3	Edición	15.000	1	15.000
		Subtotal		1.020.000

12.- Análisis de costo

Cuenta	Descripción	Monto
A	Personal	-
B	Equipos	-
C	Materiales	-
D	Post-producción	20.000
	Subtotal	20.000
	Mark up (20%)	-
	Total	20.000

A) Cuenta: Personal

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
A.1	Personal artístico			
A.1.1	Director	-	-	-
A.1.2	Producción	-	-	-
A.3	Personal técnico			
A.3.1	Camarógrafo	-	-	-
A.4.1	Sonidista	-	-	-
		Subtotal	Bs.F	-

B) Cuenta: Equipos

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
B.1	Cámara			
B.1.1	Cámara Canon T31	-	-	-
B.1.2	Cámara Go Pro	-	-	-
B.1.3	Trípode	-	-	-
B.1.4	Monopod de GoPro	-	-	-
B.1.5	Lente 50mm para Canon	-	-	-
B.3	Sonido			
B.3.1	Balita (alquiler por día)	-	-	-
B.4	Edición			
B.4.1	MacBook Pro (Final Cut)	-	-	-
		Subtotal		-

C) Cuenta: Materiales

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
C.1	Materiales			
C.1.1	Cartucho de Tinta	-	-	-
C.1.2	Resma de papel	-	-	-
B.1.3	Memorias SD Sony	-	-	-
C.1.4	Libretas	-	-	-
		Subtotal		-

D) Cuenta: Postproducción

Cta.	ITEM	MONTO POR UNIDAD	X	MONTO EN Bs. F
D.1	Post-Producción			
D.1.1	Mezcla de Audio	-	-	-
D.1.2	Grafismo	5.000	-	5.000
D.1.3	Edición	15.000	1	15.000
		Subtotal		20.000

CAPÍTULO III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de haber realizado el seguimiento a tres ciclistas y efectuado entrevistas a varios miembros de grupos de ciclismo urbano; podemos señalar algunos hallazgos obtenidos con respecto a los objetivos planteados y el tema trabajado.

El objetivo general fue logrado, pues es posible realizar un documental sobre tres colectivos de ciclismo urbano de Caracas. De igual forma, se pudo comprender el impacto de este movimiento en la ciudad.

Cuando se inició este documental se pensaba que la ciudad de Caracas y su infraestructura representaba un obstáculo para los protagonistas ciclistas, ya que al considerar que no existen ciclovías, y que la ciudad no cuenta con una topografía regular, se tiende a pensar que el ciclismo urbano resulta una hazaña para aquellos que lo intenten realizar.

Sin embargo, al entrevistar a los tres protagonistas del documental y seguirlos en sus rutinas, empezó a ser obvio que la bicicleta formaba parte de su día, tanto como el carro o el metro para otra persona, y que los obstáculos que muchos imaginan, para ellos son inexistentes.

Mediante sus testimonios se puede percibir cómo la bicicleta les da más felicidad, seguridad y rapidez, que cualquier otro medio de transporte. Entendemos que el ciclismo urbano es su estilo de vida, y aún más importante, puede ser un estilo de vida en la ciudad de Caracas.

RECOMENDACIONES

- Conocer, e incluso, participar en la movida ciclista antes de empezar a grabar y así, generar empatía con los distintos grupos ciclistas y lograr que se sientan cómodos al momento de documentar.

- Mantenerse en constante contacto con los protagonistas del documental antes de realizar las entrevistas.

- Estructurar las grabaciones por eventos y protagonistas facilita el proceso de post-producción.

- Se recomienda profundizar el tema del ciclismo urbano relacionado con políticas públicas. Se entiende que es un movimiento relativamente nuevo y poco conocido en la ciudad.

FUENTES DE INFORMACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA

Publicaciones no periódicas

- Augé, M (2009) *Elogio de la Bicicleta*. (1ª ed.). Barcelona: Editorial Gedisa

- Ardévol, E. 1(994). *La mirada antropológica o la antropología de la mirada: De la representación audiovisual de las culturas a la investigación etnográfica con una cámara de video*. Tesis Doctoral de Especialización no publicado. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España.

- Briceño, C. (2009). *Ciclismo Urbano y Movimientos Sociales*. Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Universidad de Arte y Ciencias Sociales, Santiago de Chile, Chile.

- Ciclo ciudades México (2011). *Manual de Aparcamiento de Bicicletas.* (1ª ed.). México, D.F: Editorial Arre.

- Cova, A., Fernández, N., Sequera, V. (2010). *Mi isla prisión: Documental sobre las expresiones de disidencia en La Habana, Cuba,* Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Venezuela.

- Elisségaray, P. (2009). *Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos*. Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Universidad de Chile, Santiago de Chile, Chile.

- Goldsmith, D. (2003) El Documental, España: Editorial Océano.

- Gómez, A,. Martínez, J., Ruggiero, P. (2012) Arte local con calidad de exportación: Documental audiovisual *sobre el cine venezolano actual.* Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Venezuela.
- Herráez, A. (2002) La Lengua Del Ciclismo En Francés: Análisis Semántico Y Lexicológico. Trabajo Doctoral de Especialización no publicado. Universidad Complutense De Madrid, Madrid, España.

- Malpica, P. (Julio, 2013) Los Discursos Sociales de los Ciclistas Urbanos: De la Excepcionalidad a la Normalización. En Moscoso. D (Presidencia), XI Congreso Español de Sociología. Conferencia llevada a cabo en el Congreso de la Federación Española de Sociología.

- Nichols, B. (1997). *La representación de la realidad, Cuestiones y conceptos sobre el documental*. (1ª ed.). Barcelona: Editorial Paidós Ibérica

- Oviedo, M. (2006) *Las Tribus del bajo: Un documental sobre el rock como fenómeno social.* Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Venezuela.

- Pastor, E. (2009). *Uso de bicicletas como transporte urbano*, Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Pontificia Universidad Católica Del Perú, Lima, Perú.

- Rangil, V. (2007) *El cineargentino de hoy: entre el arte y la política.* (1ª ed.). Argentina: Editorial Biblos

- Sellés, M., Racionero, A. (2008) *El Documental y el Lenguaje Cinematográfico.*

- Serrano, I. (1999). *Elementos que definen el documental antropológico venezolano.* Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Venezuela.

- Valenzuela, A. (2013). *El boom del ciclismo urbano: El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas.* Trabajo de Grado de Especialización no publicado. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.

Fuentes Electrónicas

- Ballesteros, J. (2012) *El transporte en bicicleta: ¿alternativa o medio?.* Recuperado en noviembre, 19, 2013, de http://www.otraparte.org/actividades/ciencia/ciencia-docs/bicicleta-alternativa-o-medio.pdf

- *Bicimamis Venezuela.* Recuperado en enero 22, 2014, de http://bicimamisvenezuela.tumblr.com/

- Cortina, R. *Bicimamis: Mujeres por la Ciudad.* Recuperado en enero, 22, 2014, de http://www.ciudadpintada.com/bicimamis-mujeres-por-la-ciudad/

- Flaherty, R. (1939). *La función del documental.* Recuperado en enero, 22, 2014, de http://www.virnayernesto.com.ar/VYEART44.htm

- Fondo Nacional del Ambiente (FONAM, 2007). *Transporte no motorizado.* Recuperado en diciembre 11, 2006, de: http://www.fonamperu.org/general/transp/nomoto.php

- Froböse, I. *Centre for Health German Sport University, Cologne. Cycling and Health. Compendium.* Disponible en: http://www.selleroyal.com/news/CyclingAndHealth/big/Cycling&Health_UK.pdf

- Hernández Corchete, S. (2004) Hacia una definición del documental de divulgación histórica*. Universidad de Navarra. Comunicación y Sociedad*. *Vol. 17(2).* pp. 27-33. Recuperado de http://www.unav.es/fcom/comunicacionysociedad/es/articulo.php?art_id=82#C02

- *Manual de Aparcamiento de Bicicletas.* Recuperado en noviembre, 19, 2013, de Universidad de Valencia http://www.uv.es/DSSQA/mediambient/documents/Manual%20de%20aparcamientos%20de%20bicicletas%20del%20IDAE.pdf

- *¿Qué es el ciclismo urbano?.* Recuperado en noviembre,19, 2013, de http://www.mundobikes.cl/%C2%BFque-es-el-ciclismo-urbano/

- *¿Qué es un documental interactivo?. Recuperado en agosto, 29, 2013 de http://documentalinteractivo.wordpress.com/2011/12/06/que-es-un-documental-interactivo/*

- Rivas, M. *Bicimamis Caracas: Un Colectivo A Favor De Una Ciudad Amigable.* Recuperado en enero, 22, 2014, de http://www.guayoyoenletras.net/index.php/2012-08-06-05-07-46/personaje/240-bicimamis-caracas-un-colectivo-a-favor-de-una-ciudad-amigable

Fuentes vivas

- Alfaro, F. (enero, 2014). Comunicación Personal.
- Campos, M. (enero, 2014). Comunicación Personal.
- Delgado, R. (enero, 2014). Comunicación Personal.
- Estrada, J (agosto 22). Comunicación Personal
- Orozco, J. (noviembre, 2013). Comunicación Personal.
- Pettinari, D. (enero, 2014). Comunicación Personal.
- Villaroel. P. (enero, 2014). Comunicación Personal.

ANEXOS

Entrevistas

Nelson de Freitas

Dime tu nombre completo.

Me llamo Nelson Luis de Freitas Silva.

Cuéntame un poco de tu infancia.

Nací en la Pastora, pero al año mis papás se mudaron a Guarenas, específicamente en la urbanización El Calvario. Cuando tuve un apartamentico en Caracas es que empecé a “bicicletear” Caracas. También desde pequeño manejaba bicicleta, desde los cinco, seis años, cuando mi papá nos enseñó a manejar bicicleta de una manera a la “macha”, “burrológica”; es decir, nos montó sin rueditas y ¡denle!. En la bajadita tuvimos unos pocos accidentes.

¿Cuándo te diste cuenta que querías ser un ciclista urbano?

No hubo una fecha determinada, no hubo un día en el que dije “voy a ser un ciclista urbano”; ni sabía de qué trataba eso, simplemente quería transportarme de un lugar a otro trabajando en Los Chorros, donde actualmente trabajo.

¿Te mueves a todos lados en bicicleta?

No, no. Quisiera ir a todos lados en bicicleta, pero voy a los lados que creo necesario y que puedo llegar, porque en ocasiones mi familia está en Guarenas y no me vengo en bicicleta desde allá porque tengo que llegar a una hora, pero cada vez que puedo, desde mi casa en Sabana Grande hasta Los Chorros, sí voy en bicicleta. También a hacer algún mercadito, alguna diligencia. No son todos los días, ni a cada hora, pero

cada vez que puedo, sí lo tomo. Tampoco es estar en un fanatismo en el uso de la bicicleta.

Cuéntame un poco de tu trabajo, ¿qué haces?

Estudié la carrera de Ciencias Políticas Administrativas en la UCV y actualmente estoy trabajando en el CLAD.

¿Cuánto tiempo te toma ir a tu trabajo, cuál es la ruta que tomas?

Normalmente, antes de iniciar el tema de la bicicleta, tomaba el metro desde Sabana Grande hasta los Dos Caminos, y de ahí agarraba un autobús que subía hasta la entrada peatonal del Parque Los Chorros. Podía tomarme 40 minutos, luego al principio, cuando empecé con la bicicleta, la primera vez llevé el tiempo y me tomó 40 minutos, pero ahora con experiencia me toma 20 minutos.

¿Qué es para ti el ciclismo urbano?

El ciclismo urbano para mí, ahora lo entiendo mejor, como una forma de mi vida. No solamente es un medio de transporte, sino también una forma que va más allá de la bicicleta, porque involucra más cosas. Es una vida más sana, es una vida más lenta, más sustentable. Todo lo que significa que está detrás de la bicicleta. Es un medio de transporte es una ciudad tan atestada de carros como una ciudad petrolera como lo es Caracas, pero también es alimentarse mejor, ir más lento en la vida, es fijarse en los detalles, es estar más abierto a la ciudad. Es simplemente ser más feliz.

¿Cómo y por qué se crea Una Sampablera por Caracas?

Una sampablera por caracas surgió en abril de 2011 porque nos cansamos de quejarnos o de escuchar las muchas quejas que hay alrededor de la ciudad y esa visión fatalista que se ve en los medios de comunicación. Tú ves las primeras planas de los periódicos o la televisión, siempre es comunicando los asesinatos, los huecos, cosas que son una visión bastante fatalista. Tenemos conciencia de que no todo es malo y bueno, vamos a hacer algo, aunque sea de una manera muy modesta para

ver esas pequeñas cosas bonitas que hay en la ciudad y decidimos que haríamos pequeñas cosas, pero significativas por la ciudad.

Creamos una serie de tertulias, donde se involucraban a poetas, arquitectos, politólogos, de distintas especialidades que nos respondan a la siguiente pregunta: ¿cuál es el sentido de Caracas? Luego conocimos otros grupos que hacen cosas buenas por la ciudad y nosotros queríamos hacer ese encuentro entre la bicicleta y la ciudad, a través de biciturismos. Entonces, dijimos: vamos a unir dos cosas bonitas como es: lugares emblemáticos más ciclismo y dio lugar a los biciturismos.

Háblame de las rutas que han hecho

Los biciturismos empezaron en el 2014 cuando iniciamos con las rutas temáticas gastronómicas que han sido un éxito imparable, pero realmente comenzamos con las rutas de lugares históricos. Les decíamos que iban a llegar muchos ciclistas y que queríamos que nos hicieran un tour en ese lugar y que nos cuenten por qué es importante para Caracas, pero que sea entre 20 y 30 minutos.

A partir del 2014 quisimos incluir la parte gastronómica, empezamos con la ruta del café y el chocolate, luego recibimos la propuesta del helado y de los dulces. Contactamos las pastelerías y las heladerías y les explicamos que vamos a amarrar las bicicletas en frente y que nos den una charla acerca de los mejores dulces que tienen en la pastelería, pero no solo eso, sino cuándo llegaron a la ciudad, por qué abrieron en este lugar específico de la ciudad y por qué creen que sin los dulces o sin los helados, Caracas dejaría de ser tal.

¿Cuál es el aporte de una sampablera por Caracas a Caracas?

Realmente cuando veo la reacción de la gente que está involucrada o la gente que incluso no puede ir a la actividad pero que agradece. Por ejemplo, hace poco recibimos un correo de un amigo que está en España, felicitándonos, por el aporte que estábamos haciendo, aunque sea pequeño.

El aporte lo tenemos claro, no vamos a cambiar de un minuto a otro la ciudad tal cual nosotros la vemos, el aporte es el detalle, pero significativo. Nosotros nos contentamos mucho por la alegría de cualquier niño, de cualquier persona que está en nuestra actividad o que está en una actividad de un grupo amigo, pero que sabemos que compartimos el mismo ideal.

¿Cómo motivas a la gente a que se mueva en la ciudad en una Caracas caótica e insegura?

Primero quítate todos los prejuicios políticos y urbanos negativos en torno a la ciudad porque esos prejuicios apuntan a no salgas, es inseguro. No se puede pedalear, no se puede caminar, quédate en tu casa, enciérrate y teletranspórtate a tu trabajo o al centro comercial".

¿Cuáles son las bondades de rodar en una ciudad caótica?

Dependiendo de a donde quieras llegar, vas a llegar. Vas a llegar más rápido. Vas a llegar mucho más alegre porque la bicicleta te revitaliza el cuerpo. Es mucho más sustentable, es mucho más sano. Conoces más la ciudad. Como es un medio de transporte lento te permite parar. Es una movilidad suave que te permite conectarte con la ciudad y es totalmente contrastante con lo que es el carro, que no te permite ver y también te das cuenta de que te vas rompiendo como burbujas todos esos prejuicios que tienes de la ciudad.

¿Cuáles son las desventajas de rodar en caracas?

El primer obstáculo que yo veo en la ciudad, en el momento rodar, es esa animadversión, ese clima de tensión que existe en los conductores motores de la ciudad, sobretodo en horas pico. Hay que tener cuidado, pero de manera simbólica el primer obstáculo son los prejuicios. Vencer esos prejuicios.

¿Qué políticas ha implementado el Gobierno para promover el ciclismo urbano?

Están las autoridades del área metropolitana de Caracas que diseñaron el proyecto Caracas a Pedal, primero como concurso, luego como proyecto institucional y casi al mismo tiempo la alcaldía del municipio Libertador realizó la convocatoria y comenzó a hacer las ciclovías y el programa Caracas Rueda Libre.

¿Qué te parecen las ciclovías que se han hecho?

Me parecen bien las ciclovías como un punto por el ciclismo urbano, para hacer ver al resto de la ciudad que sí se puede rodar en la ciudad. Sin embargo, hay que hacerle algunas mejoras puntuales, algunas ciclovías tienen muchos baches, hay que mejorar algunas señalizaciones, hay que conectarla de mejorar manera. El gran ausente es la división que se repite en la ciudad, que deberíamos tener una ciclovía conectada por varios municipios.

¿Has experimentado el tráfico en Caracas?

Estar en Caracas y no estar en una cola, es no estar en Caracas. Parece ser que el ser del caraqueño es estar en una cola. Claro que he estado en una cola.

¿Cómo es tu Caracas del futuro?

La Caracas del futuro es la caracas del presente que tenemos cada uno de los grupos que estamos abogando por una ciudad más amable, pero amplificado en todo el área metropolitana. Es una Caracas realmente bonita, es una Caracas para los peatones, para los ciclistas.

Manuel Valera

Dime tu nombre

Me llamo Manuel Valera, soy parte del colectivo CicloGuerrilla Urbana.

Cuéntame un poco sobre tu infancia.

Mi familia es de Cagua, nací y viví allí hasta los 16. A los 5-6 años me compraron mi primera bicicleta. Me costó un poco aprender al principio, pero pasaron unos, dos, o tres meses, con la rueditas y ya después aprendí mientras subía un poco más las rueditas.

¿Cuándo te diste cuenta de que querías ser un ciclista urbano aquí en Caracas?

Yo creo que fue como en el 2010. Nos dimos cuenta de que el transporte estaba completamente colapsado. Conocí a las personas de un colectivo llamado Ser Urbano y se dio la oportunidad de que yo me moviera en bicicleta y ahí me di cuenta de que se podía montar bicicleta en caracas.

Como al año de andar en bicicleta, decidimos que era hora de organizarse y hacer que otras personas anduvieran en bicicleta. Salió la oportunidad de hacer un colectivo y ahí formamos CicloGuerrilla Urbana.

¿Cómo definirías el ciclismo urbano?

Es una manera de hackear el sistema-ciudad en que vivimos. Es como una herramienta fuera del esquema, una herramienta guerrilla para transporte en la ciudad, que resuelve el problema en ciudades como Caracas que son completamente carrocentristas. La bicicleta tiene varias vertientes, todas beneficiosas, el ejercicio, la salud física y mental. Hay un montón de beneficios que un solo paquete, que es la bicicleta.

¿Qué es ser una ciudad carrocentrista?

“Carrocentrista” es una cultura, una corriente que nació luego del *boom* de la Segunda Guerra Mundial y la renovación del imperialismo, replicando su modelo carrocéntrico y diseñar una ciudad alrededor de la idea de transportarse en carro y convertirlo en una necesidad.

¿Te mueves en bicicleta para todos lados?

Cada vez que puedo me muevo en bicicleta, es muy sencillo en un espacio máximo de 7 kilómetros.

Cuéntame tu ruta en bicicleta hacia tu trabajo

Desde Chacaíto hasta Las Mercedes, ahí agarrar por la calle París, luego llegar hasta el final a empalmar con el distribuidor de Chuao. Pasar por el frente del CDI de Chuao, pasar por la principal hasta el final de Chuao. Llegar hasta la Av. Río de Janeiro, luego al final y hasta la subida por el Domingo Luciani, bajar y luego subir por la Av. Guaicaipuro y luego a dos cuadras está FUNVISIS.

¿Cuál es el aporte de CicloGuerrilla urbana a la ciudad?

Bueno, la biciescuela es un lugar de aprendizaje, es un semillero del ciclismo urbano, en el sentido que cualquier persona que no sabe andar en bicicleta puede aprender. De ahí han salido personas, que a su vez, se han organizado en otros colectivos, como el caso de Bicimamis. Queríamos enseñar a nuestros amigos que no sabían manejar bicicleta porque lamentablemente en Caracas hay demasiados apartamentos y tan poca seguridad, que los niños no suelen tomar la bicicleta para andar en la calle.

También nos hemos dado cuenta de que la mayoría de las personas que van a aprender en la biciescuela son mujeres y mujeres de edad ya madura. Casi todas nos echan el mismo cuento, que en sus familias no las dejaban manejar bicicleta porque les iba a dañar las piernas, que no era propio de una dama, porque era un juguete de chamo. Es una manera de empoderar a las mujeres y que hagan las cosas por sí solas. Hay un montón de facetas que son beneficiosas y positivas de lo que ha sido la biciescuela en estas 75 ediciones que estamos cumpliendo hoy.

¿Qué harías tú para motivar a la gente a que salga a manejar bicicleta?

Hay que darse cuenta de los grandes beneficios que tiene la bicicleta en sí misma, inherentes, que no te ofrece ningún otro medio de transporte. Además de llevarte rápido, tiene otros beneficios físicos y psicológicos, ambientales, entre otros. Es

fundamental que la gente se baje del carro, se baje de la moto, deje el motor a un lado y se dedique a cultivar su cuerpo, a conectarse con la ciudad de una manera más personal.

¿Qué sientes al manejar bicicleta?

Esa sensación de libertad y una independencia porque eres tú con una herramienta, que además se hace parte de ti y se vuelve como una extensión de tu cuerpo. Yo en algún momento definí a la bicicleta como una movilidad aumentada. Eres tú mismo, es tu cuerpo, que está transmitiendo su energía a un aparato que te aumenta esa movilidad y te permite llegar a lugares más lejanos y recónditos.

¿Cuáles son los obstáculos de rodar en Caracas?

En realidad, Caracas es muy “pedaleable”. No hay tantas dificultades como se pueda pensar. Hay muchas otras ciudades con peor relieve y donde se usa la bicicleta como medio de transporte. Hay que aprender del resto del país, ni siquiera hay que mirar hacia afuera. En Valencia, Maracay, Maturín, Barinas y Barquisimeto hay muchísimas bicicletas y hay muchísima gente que se mueve en bici todos los días. Hay que respetar esa identidad ciclista urbana venezolana.

¿Qué te parecen las ciclovías?

Desde que empezamos el activismo se han construido 6-7 kilómetros de ciclovías y todas la ha hecho la alcaldía de Libertador. Los lugares están bien pensados. La ciclovía de los Chaguaramos tiene cosas muy mejorables, pero fue la primera ciclovía que se hizo y por eso tiene mérito. Luego se hizo la ciclovía que va desde UNEARTE hasta la plaza Diego Ibarra. Esa me parece que es la mejor. Yo cerraría los cascos históricos de la ciudad al parque automotor, todo lo que tiene que ver con Capitolio, las 25 cuadras original, el centro de Chacao, de Petare

No es que es la bicicleta sea la solución a todo, es un buen paquete, pero hay que tomar ya la decisión de desmotorizar ya la ciudad.

¿Qué es la ciclonudista mundial?

Es una manifestación y celebración del cuerpo y la bici, en la cual los ciclistas muestran o mostramos que somos muy vulnerables en la calle, que nuestra carrocería es nuestro propio cuerpo.

Yesenia Sumoza

Cuéntame un poco de tu infancia.

Nací en san Bernardino, me crie ahí cinco años y luego me fui a vivir a La Vega. Vivía en frente al velódromo Capriles, por lo que mi infancia siempre tuvo muchas bicicletas.

¿Siempre tuviste bicicleta?

Realmente todas las bicicletas que he tenido me las he comprado yo, en verdad mis papas no tuvieron los recursos para eso y cuando hice la primera comunión, resulta que a la gente le regalaban dinero, me estoy enterando. Agarre ese dinero y lo primero que hice fue comprarme una bicicleta, fui y me la compre y bueno tuve ese bicicleta como a los 8 años y me compre una bicicleta.

¿Cuándo te diste cuenta de que querías ser una ciclista urbana?

Siempre usaba la bicicleta como medio de transporte, pero no sabía que eso tenía nombre. Cuando conocí a los colectivos fue que me di cuenta de que lo que yo hacía tenía nombre.

¿Cuánto te toma ir de tu casa al trabajo?

De mi casa a la oficina me toma 20 minutos en bicicleta. Si me voy a metro es casi una hora y si me voy en camionetica son casi dos horas.

¿Qué es para ti el ciclismo urbano?

Para mí, ahorita es una forma de vida. Antes lo veía, sencillamente, como gente loca que andaba en bicicleta, entre ellas, yo. Ahora veo, que más que una forma de vida, es una opción de movilidad.

¿Cómo y por qué se crea Bicimamis Caracas?

Bicimamis se crea por las muchachas que se acercaron a la biciescuela se dieron cuenta de que habían pocas mujeres en la movida. Nosotras tenemos otras condiciones para salir a la calle. De hecho, siempre salimos acompañadas porque es parte de nuestra cultura que la mujer no puede salir sola y precisamente crearon un espacio liderado por las mujeres, para las mujeres, pero que sea abierto.

¿Qué actividades realiza Bicimamis?

La actividad principal es una rodada todos los domingos.

¿Cómo motivas a la gente a que se mueva en bicicleta?

Para mí, la bicicleta es muy segura, yo me siento muy segura en ella.

¿Cuáles son las bondades de rodar en una ciudad tan caótica?

La bicicleta es muy flexible, no tiene gastos de estacionamientos.

¿Y las desventajas?

Que si todos respetáramos la ley de transito, todos fuéramos muy felices.

¿Qué sientes al manejar bicicleta?

Tranquilidad porque casi todos mis compañeros de trabajo tienen carro y a veces me voy con ellos y siento que la vida se les hace miserable porque pasas demasiadas horas en un tramo muy pequeño. Caracas debe tener 20-30 kilómetros de ancho. Que pases más de dos horas en un espacio tan corto es demasiado frustrante. Es demasiada angustia.

¿Qué te parecen las ciclovías?

Como la tendencia es mundial, se procedió a la creación de ciclovías. La de los Chaguaramos se hizo por las residencias estudiantiles de Plaza Venezuela para darles una opción de movilidad porque ese tramo te puede tomar una hora en una

distancia que no debe tener ni dos kilómetros. A pie, probablemente sea lo más rápido, incluso.

¿Te parece que están bien hechas?

Cuando tú desarrollas una ciclovía, lo primero que tienes que pensar es darle espacio al ciclista y lo idóneo es quitarle espacio al carro. En todas las ciclovías que se han hecho, se le ha quitado espacio al peatón. Se han montado sobre aceras. En cuanto a la superficie, es más agradable el asfalto que la superficie que le han hecho. Creo que la hicieron pensando en vehículos automotores y no en bicicletas.

¿Cualquier persona puede ser ciclista urbano?

Claro. Ni siquiera tienes que tener fortaleza física porque no es un deporte. Es un beneficio adicional el sentirte bien porque estás haciendo una actividad que te mantiene activa.

¿Cómo es la Caracas de Yesenia en un futuro?

Yo espero que hayan muchos menos carros. No es que se van a desaparecer los carros, un vehículo automotor es necesario, pero nosotros abusamos en el uso. Lo usamos para todo. Voy el kiosco, me voy en carro. Es como una adicción porque nos da un status y sentimos que es algo importante en nuestras vidas, entonces espero que la próxima ciudad que venga, sea más humana. Ya caracas no tiene espacio para lo contrario. Tiene que tener espacios para crecer y yo confío en la que gente va a ver hacia allá. Que tú cuando salgas veas a la gente y digas “Está contento de estar en la calle. Esa es la ciudad que deberíamos tener y estamos trabajando para eso. Para eso trabajo yo.