



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

POR DONDE PUEDA

Un Documental multimedia sobre camioneros y camioneticas

ENRÍQUEZ TOLEDO, Paoly Daniela
VALBUENA VALDERRAMA, Gloria Valentina

Tutor:
MOLINA, Oriana

Caracas, septiembre 2016

*Es más importante resolver el hambre
que dar los buenos días*

AGRADECIMIENTOS

A todos y cada uno de los miembros de la Línea Cultura, por su disposición, su ánimo y apoyo en todo el proceso de este trabajo de grado

A Steven Piñango por todo el apoyo, la compañía y haber sido parte de este trabajo.

A Daniela Zarzalejo por la amistad, por la fuerza y los favores brindados.

A María Gracia González por la dureza, su firme opinión y el apoyo incondicional.

A Yottzi Maza por las alegrías, el apoyo y la ayuda en todo momento.

A Carlos Pérez por la ayuda, el apoyo y la compañía en cada etapa.

A todo el equipo de Clínica Jurídica por la comprensión, la amistad y el apoyo en cada momento de la carrera.

Finalmente a Gloria Valderrama, mi madre, por cada esfuerzo, lucha y preocupación a lo largo de estos cinco años que culminan en un sueño hecho realidad.

Gloria Valbuena

AGRADECIMIENTOS

La gente suele comenzar agradeciendo a Dios o a cualquier religión que los guíe durante el camino de sus vidas, en esta etapa de mi vida he decidido que más que creer en un ente superior, creo en las personas. Es por eso que mis agradecimientos son para todos aquellos que durante este periodo han sido un impulso para este proyecto.

Gracias a mi familia, a mi papá por creer en una carrera universitaria es una excelente herramienta y ayudarme a obtenerla durante todos estos años, sin faltas ni demoras. Mi hermana Bethania que es mi compañera de vida, a mi tía Valentina quien ha estado ahí en cualquier situación, quien se sienta a tener conversaciones sobre normativa APA conmigo y quien siempre me ha dado su sabio consejo.

A esa familia que uno elige y que no deja de ser menos leal, mi Xiu, mi mejor amiga, mi confidente, mi alma gemela, gracias por esas horas de conversaciones, por entender cada uno de mis razonamientos y chistes. Vero y Gisvel, mis musas en lo que tiene que ver al trabajo en equipo y la dedicación para que una idea se transforme en algo excepcionalmente mágico. Deborah, Teodora, Alicia, Moises, Ernest, Raxel, Chisthyan, y a todo equipo de Hércules, porque ustedes son un grupo muy peculiar de gente que me devolvieron la fe en la humanidad.

A mis profesores, todos y cada uno de aquellos que a lo largo de mi vida me haya dado una herramienta, un conocimiento, una lección de vida, gracias.

Mis compañeros de clases, los que me enseñaron a trabajar en equipo, los que me enseñaron tolerancia y paciencia.

Gracias a mis compañeros de trabajo, por siempre impulsarme a continuar con mis metas, por convencerme de atreverme a hacer cosas nuevas y por siempre estar dispuestos a pasar un rato alegre para lograr que me distraiga.

A ese grupo de amigos a lo largo de la carrera, quienes semestre tras semestre lograron hacer de mis días menos solitarios. Daniela Zarzalejo, Paola, Mariangélica,

Eduardo, Fany, a ustedes les agradezco por hacerme sentir normal dentro de mis peculiaridades.

A mi compañera de tesis Gloria, con quien recorrí este viaje con sus altibajos durante estos meses y cuyo trabajo en esta tesis ha sido excepcional. Además de ser mi amiga a lo largo de estos diez semestres, por compartir aventuras dentro y fuera de la universidad.

A mi abuela, tu eres el pilar que me mantiene con fuerza, tu eres la inspiración para seguir adelante, mi modelo a seguir, mi meta en la vida. Tú estuviste durante toda mi vida, me viste crecer, me viste hacerme una adulta, me viste hacerme una profesional. Y yo te agradezco por permitirme estar a tu lado en esta etapa de tu vida para seguir aprendiendo de ti.

Gracias a todas esas personas, que sin saberlo, son una inspiración para mí. Siendo ustedes mismos, pueden lograr impulsar a los demás a cambiar el mundo.

Paoly Enríquez

ÍNDICE GENERAL

Agradecimientos.....	iii
Índice de Figuras	viii
Índice de Cuadros.....	ix
Introducción	x
I. Marco teórico	1
Capítulo I. Sobre las camioneticas	1
1.1 Antecedentes: Un corto recorrido por la historia.....	1
1.2 En Venezuela se llaman Camioneticas	5
Capítulo II. Mi mismo hablemos de mí.....	14
2.1. Identidad.....	14
Capítulo III. Fusiones que coexisten en el siglo XXI	18
3.1 Documental Multimedia.....	18
3.2 Características	19
II. Marco Metodológico	21
Capítulo I. Método	21
1.1 Formulación del problema	21
1.2 Planteamiento del problema	21
1.3 Objetivos	22
1.4 Justificación.....	22
1.5 Delimitación	23

1.6 Sinopsis	23
1.7 Objetivos de la aplicación	23
1.8 Público meta.....	24
Capítulo II. producción del contenido	25
1. Selección del formato audiovisual general según el objetivo de la aplicación y sub-formatos que conformarán la pieza multimedia	25
2. Conceptualización	27
4. Diseño de Interactividad.....	29
5. Diseño Audiovisual	34
6. Propuesta Visual.....	35
7. Paleta de colores.....	36
8. Propuesta Sonora.....	36
9. Tipografía	36
10. Presupuesto.....	38
11. Análisis de costos	38
III. Conclusiones y Recomendaciones	40
IV. Referencias Bibliográficas	42
Webgrafía	42
Anexos.....	¡Error! Marcador no definido.

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>FIGURA 1.</i> Primeros autobuses en caracas.....	2
<i>FIGURA 2.</i> Cola en la parada para esperar autobuses.....	4
<i>FIGURA 3.</i> Terminal de autobuses de nuevo circo.....	6
<i>FIGURA 4.</i> Línea cultura. Petare- el silencio.....	7
<i>FIGURA 5.</i> Mapa de navegación.....	29
<i>FIGURA 6.</i> Pantalla de inicio.....	30
<i>FIGURA 7.</i> Pantalla de historia.....	30
<i>FIGURA 8.</i> Pantalla de galería de imágenes.....	31
<i>FIGURA 9.</i> Pantalla de galería de ilustraciones.....	31
<i>FIGURA 10.</i> Pantalla de contacto.....	32
<i>FIGURA 11.</i> Pantalla de mata de rutas.....	32
<i>FIGURA 12.</i> Paleta de colores.....	36
<i>FIGURA 13.</i> Tipografías.....	37
<i>FIGURA 14.</i> Presupuesto del programador web.....	38

ÍNDICE DE CUADROS

<i>CUADRO 1.</i> Características de los autobuses.....	10
<i>CUADRO 2.</i> Presupuesto real por compra de equipos audiovisuales.....	39
<i>CUADRO 3.</i> Presupuesto real por costos básicos	39

INTRODUCCIÓN

Al entrar en una unidad de transporte público, el ciudadano de a pie lo primero que puede ver es el latente deterioro del lugar, la indolencia, y un ambiente gris y deprimente. Sin pensarlo, se señala como responsable al conductor, o en su defecto, al dueño de la unidad. ¿Es realmente un conductor de camionetas el único responsable de que su propio lugar de trabajo sea el reflejo de una situación que vivimos todos día a día? ¿Ser el primero en dar un gesto de educación no ayudaría, momentáneamente, a alegrar el ambiente?

El conductor de camionetas trabaja un aproximado de once horas al día con escasos descansos para comer y con ganancias irrisorias, en un ambiente hostil y peligroso, pero siguen porque saben que son prestadores de un servicio inherente a la vida, que no es reconocido por muchos como un trabajo digno.

Por donde pueda es un trabajo de grado que busca dar protagonismo a personajes de la rutina diaria, seres que hacen posible el día a día y que son parte del paisaje, pero que no destacan. Cinco personajes que dan un abreboca de que toda persona tiene un trasfondo, que no hay nadie con una sola faceta y que se puede tener en común muchas cosas con un chofer del transporte público.

Se presenta el trabajo de cinco personajes con más de diez años de experiencia, en un portal multimedia en el que se ha hecho la hibridación de varios formatos audiovisuales. A través de Por donde pueda el lector y usuario podrá vivir una experiencia virtual de lo que es estar en una camioneta en Caracas, conocer sobre la vida de cinco transportistas y entender el porqué de muchas interrogantes que se plantean los pasajeros. Tendrá la oportunidad de interactuar y hacer un contacto más profundo con éste trabajo de grado al poder contar todas sus experiencias dentro de una camioneta.

A través del contenido audiovisual se busca recabar información sobre la realidad de los protagonistas mientras se compara gracias a ilustraciones con los

deseos más profundos y hasta olvidados que trasladan a la infancia de estos conductores.

Trabajar como chofer del transporte público en Caracas implica desarrollar habilidades de administrador, mecánico, atención al público y para usted de contar. Sin mencionar la responsabilidad que se adquiere frente a millones de personas. El trabajo de grado Por donde pueda cuenta más allá de lo que se vea simple vista de un conductor de camionetas.

I. MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO I. SOBRE LAS CAMIONETICAS

1.1 Antecedentes: Un corto recorrido por la historia

Un conocimiento de la cultura popular dice que la historia es una cantidad de hechos que suelen repetirse a lo largo del tiempo. Tiene todo el sentido del mundo aceptar que hay situaciones que pueden ocurrir varias veces, aunque se suponga que las personas aprenden de sus errores. Pero si los aprendizajes no son transmitidos a las nuevas generaciones, estos tendrán que aprender por sí mismos el funcionamiento de las cosas y como repararlas, y si las cosas nunca han tenido un remedio se seguirán arrastrando las incomodidades por el largo paso de los años.

Debido al incendio del 17 de Octubre de 2004, que dejó los últimos pisos de la Torre Este de Parque Central totalmente destruidos, las oficinas de archivo de historia que contienen los datos del transporte en Venezuela se perdieron en una nube de humo y cenizas. Lo poco que se pudo recoger para esta investigación, teniendo en cuenta la hipótesis con que comienza este capítulo, no varía mucho de los problemas que siempre han existido en el transporte público del país.

Con esta idea en mente nos situamos en la historia del transporte público de Caracas, Venezuela, cuyos datos documentados desde 1948 no han evolucionado mucho de los que se conoce actualmente.

Un aporte cronológico dado por una reportera de El Universal cuenta las primeras muestras de servicio del transporte público en Caracas:

El primer autobús que entró en servicio en la ciudad fue el que llegó entre 1912 y 1913 para cubrir la ruta Caracas-Petare. La estructura de la unidad fue montada sobre un chasis D. Dióñ Bouton, de 5 toneladas y fue construida en la Carruajería de Miguelacho, propiedad de la

firma González Jordán. Tenía capacidad para 22 pasajeros y a principios de 1913 obtuvo permiso de las autoridades para hacer el servicio entre Caracas y Petare... Las unidades de esta empresa desaparecida en 1993, prestaron servicio por más de 25 años cubriendo la ciudad desde La Pastora hasta Chuao y puntos como la avenida Baralt, la Universidad Central de Venezuela, Bello Monte y El Paraíso. (Mendoza, 1996, El Universal)



Figura 1. Primeros autobuses en Caracas. Foto de archivo. Plan General Urbano de Caracas (1970-1990)

El transporte público según el informe final del Estudio de Transporte Público del área Metropolitana de Caracas lo define como un elemento integrado por los subsistemas transporte masivo, colectivo de superficie e individual (Programa Nacional de Transporte Urbano, 2001, p 6).

Según el Estudio de Transporte Público Superficial de Caracas y su integración con el metro: “En Caracas, como en la mayoría de las grandes metrópolis Latinoamericanas, los sectores de la población de ingresos más bajos, dependen fundamentalmente para su movilización del sistema de transporte público.” (Ramos, 1980, p. 1). Como resultado “aproximadamente la mitad de todos los viajes del sistema de personas que se hacen actualmente en un día de trabajo en el Área

Metropolitana, se efectúan en los sistemas de autobuses y por puestos” (Ramos, 1980, p. 1).

Agregando el hecho de que Caracas, al igual que muchas partes del mundo, fue ampliando su terreno, ocasionando que el transporte público no se diera abasto en relación con la creciente demanda de usuarios. Y a medida que estas nuevas áreas se fueron integraron a la Ciudad, surgieron nuevas líneas de autobuses para servir a estas áreas. Como se data en el Plan General Urbano de Caracas escrito por el Consejo Municipal del Distrito Federal, Oficina Municipal de Planeamiento Urbano.

La amplificación y la falta de alternativas a la hora de movilizarse trajeron varias consecuencias graves a nivel de infraestructura, social y ambiental. El primero de ellos fue el congestionamiento de las calles de la ciudad:

En 1948 existían en Caracas unos 37.000 vehículos, de los cuales 6.400 eran de alquiler, cifra superior al número de taxis de Chicago para ese año. Sin embargo, en Caracas eso fue necesario debido al mal servicio que prestaban los autobuses, apareciendo entonces el carro por puesto, gran alivio para las personas que podían pagar el pasaje, ya que ofrecían un servicio más rápido y cómodo. (Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, 1982, p 99)

Como una forma de combatir con el problema, el gobierno adquirió 350 unidades de transporte para el año 1945 y unos 180 eran de propiedad privada. Con todo este sistema diariamente se transportaban unos 350.000 pasajeros. (Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, 1982). Pero esta medida en vez de arreglar el problema lo que hizo fue intensificarse ya que el servicio se ha deteriorado progresivamente a lo largo de estos últimos años; la mayoría de los equipos y tecnologías son viejos e inadecuados para prestar las funciones que se les asignan, el servicio prestado ya no alcanza para cubrir las necesidades de los usuarios y la capacidad.

También a nivel físico y económico surge un cambio en el uso del transporte público “Los autobuses con carrocería de acero y capacidad hasta para 40 pasajeros fueron introducidos por primera vez en 1952 por la Línea ‘Paraíso Directo’ con tarifas de Bs. 0,25” (Mendoza, 1996, El Universal.)

Para 1980, Luis Ramos autor del Estudio de transporte público superficial de Caracas y su integración con el metro, concluye con un análisis final de cuáles son las fallas más graves que se desarrollaron en la situación del transporte público en Caracas:

La baja confiabilidad del servicio, los intervalos irregulares con los cuales llegan los vehículos, las velocidades de operación excesivamente bajas en combinación con los niveles de sobrecarga excesiva a ciertas horas y en ciertas rutas. Por otra parte, los vehículos están pobremente mantenidos, no existen casetas ni paradas adecuadas y tampoco sistemas de información de las rutas, todo lo cual se refleja en una muy pobre imagen del sistema ante el usuario. (Ramos, 1980, p 3)

El Programa Nacional de Transporte Urbano en el 2001, un tiempo después del desarrollo del transporte público, realiza una lista de los problemas que suscita la prestación de este servicio en la sociedad. Entre ellas destaca que aunque la red tiene una cobertura espacial y operacional bastante adecuada, no significa que el servicio sea bueno, existe una utilización irracional del espacio de circulación, el solapamiento es producto de una estructura organizacional deficiente y nula coordinación.



Figura 2. Cola en la parada para esperar autobuses. Foto de archivo. Plan General Urbano de Caracas (1970-1990)

Además del exceso de rutas que parece ser benéfico para los usuarios, tiene un costo social alto pues genera congestionamientos, y una elevada competencia entre los conductores, poniendo en riesgo incluso la integridad de los pasajeros, el comportamiento de la oferta aleatorio que confirma un esquema de operación inestable, sin programación, y sujeto a la buena voluntad de los choferes.

Agregando que la mayoría de las unidades están en condiciones deplorables, la preferencia de los usuarios de ir sentados los obliga a esperar otras unidades sin que estas lleven a cabo los transcurso a máxima capacidad y esto genera que durante periodos cortos como las horas pico el sistema se sature.

Con esta comparación se puede observar que el sistema de transporte público en Caracas aún presenta las mismas fallas que desde sus inicios y evolución. Aun cuando la ciudad cuenta con otros medio de traslado, los autobuses siguen siendo una de las razones de congestionamiento en las calles, más la falta de organización o programación de los choferes y sin mencionar de forma muy profunda como afecta en factores ambientales.

Más allá de los aspectos culturales que pueden agregar los transportes públicos a este pequeño recuento, se basa en cómo estos han afectado a la sociedad durante su existencia en la ciudad y cómo se ha trabajado en disminuir sus percances. También como el transporte público ha buscado la forma de ayudar a sus usuarios aunque no lo hayan hecho de la forma más adecuada, ya que han perjudicado en su cotidianidad.

1.2 En Venezuela se llaman Camioneticas

Para empezar a hablar de algo, siempre suele ser más útil comenzar con su entorno o su contexto para que el significado de este objeto no caiga sin ningún sentido en la mentalidad de una persona.

Si se quiere definir camioneta, por defecto se tiene que definir por dónde está esa camioneta, o en qué lugar del tiempo y del espacio se usa. Cuando hablamos de un transporte público, como lo son los autobuses, conseguimos que “un sistema de

transporte se encuentra integrado por una variedad de líneas y rutas que en su conjunto conforman a la red de transporte de una ciudad.” (Ramos, 1980, p)



Figura 3. Terminal de autobuses de Nuevo Circo Foto de archivo. Plan General Urbano de Caracas (1970-1990)

El objetivo de esta ruta debe concentrarse en el desempeño, es decir transportar al máximo número de pasajeros. En la atracción de usuarios, que consiste en lograr la máxima eficiencia operativa y con ello buscar los costos mínimos para un determinado nivel de desempeño. Y por último en la operación, para tener presente los impactos que se inducen en los patrones de uso en el suelo así como en las metas sociales que la comunidad busca cumplir. (Ramos, 1980)

A nivel físico existen cinco tipos de rutas que se han desarrollado a lo largo de la historia del transporte público generada para satisfacer las necesidades del usuario, estas son: radiales, diametrales, tangenciales, circular, con lazo.

Pero en la mayoría de las ciudades se ha hecho común el tipo de ruta Radial:

Predominan en ciudades pequeñas y medias al estar la mayor parte de sus viajes canalizados a un centro de actividades o centro histórico. En ciudades mayores a los 300.000 habitantes este tipo de rutas empieza a ser ineficiente ya que concentra los movimientos y no considera las necesidades que se presentan entre otras áreas urbanas. Esto induce a que la distribución del servicio se encuentre limitada a ciertas áreas de la ciudad y concentre las terminales en las zonas de mayor densidad. (Ramos, 1980, p)

Después de algunos años de evolución a nivel gerencial en Caracas, “durante la década de 1920-1930, los conductores de autobuses empezaron a formar compañías particulares y a establecer un grado de servicio regular en determinadas rutas” (Mendoza, 1996, El Universal). Los primeros vehículos en prestar servicio y unificarse como ruta fueron:

El Famoso San Ruperto Chuao (CCCT) / Puerta Caracas (La Pastora), El Autobús blanqui verde Ruta San Bernardino – Baralt – El Paraíso, el Mercedes Blanco Azul de San José Cotiza, el Autobús Mercedes Blanco Rojo Azul Magallanes de Catia – Chacaíto y el autobús blanco ruta El Llanito - Petare - Chacaito - El Silencio (Sin apellido, 2009, Cuando era chamo.com)



Figura 4. Línea Cultura. Petare- El Silencio Foto de archivo. Plan General Urbano de Caracas (1970-1990). Primera línea de autobuses fundada en 1957

Después de haber aterrizado el contexto ahora la definición del objeto de estudio puede tener más sentido. Y es que suele ocurrir en la actualidad que muchos agentes que nos rodean se nos vuelven cotidianos y sin poca importancia, a veces algunos objetos forman parte de la vida y facilitan muchas de las actividades que la gente suele realizar. A veces nadie se pregunta cómo ese objeto llegó ahí, quién lo inventó cuando llegó a circular a nuestro alrededor. “En el mundo existen distintos tipos de transporte de superficie cuyos exponentes principales son el autobús, el trolebús y taxis”. (Molinero y Sánchez, 1996, p. 41)

Los autobuses o “camioneticas”, como las llamamos en Venezuela, son parte de esos recursos de transporte público cuya historia se ha ido adhiriendo a la cotidianidad sin quedar un registro oficial de su origen. “Los autobuses y trolebuses son medios de transporte público urbano que normalmente operan en la vialidad urbana compartiendo su derecho de vía con otros vehículos (tránsito mixto). (Molinero y Sánchez, 1996, p. 41).

Otra definición más detallada nos dice que:

El transporte público urbano permite satisfacer una de las necesidades básicas de la sociedad como lo es la movilización o el traslado de un lugar a otro de los ciudadanos con la finalidad de que éstos puedan realizar las actividades propias de una sociedad como lo son trabajo, educación, recreación, cultura, deporte, entre otras (Urdaneta, 2012, p.450)

Basado en sus experiencias de vida, el profesor Osvaldo Burgos de Comunicación Social define a las camioneticas como un diminutivo de camioneta. Tiene su origen histórico en Venezuela, cuando los carros alquilaban sus puestos para llevar a las personas a ciertos lugares. Según el profesor, esta idea dio paso a que los vehículos fueran cada vez más grandes y lograran llevar más pasajeros. Hasta que en una época se usaba camionetas de un tamaño reducido, las cuales llamaban “camioneticas”. Después de la evolución el nombre quedó por costumbre, y aunque sean vehículos de gran tamaño en Venezuela se siguen llamando de esta forma. (Burgos, comunicación personal, mayo, 20, 2015)

1.2.1 Características de las camionetas

Una “camioneta” es básicamente un autobús, cuyo nombre se ha convertido en una modalidad de costumbre en Venezuela. Debe contar con las siguientes características físicas generales: tener un control delantero, motor trasero, eje delantero retrasado, piso alto, sin cajuela de equipaje, porque el uso de estos vehículos son para periodos cortos de tiempo y distancia.

Según el libro Transporte Público: Planeación, diseño, operación y administración de Ángel Molinero e Ignacio Sánchez deben tener estas características según su función:

1) Capacidad de circular en casi cualquier calle:

Esta característica permite que las rutas puedan ser designadas a cualquier calle y no se vea limitado a operar sobre ciertos derechos de vía. Asimismo, las paradas pueden ser colocadas en una variedad de ubicaciones. Esos dos aspectos facilitan los cambios temporales de rutas o las modificaciones parciales o totales de sus derroteros. (Molinero y Sánchez, 1996, p. 41)

2) Costos e inversión bajos:

Ya que la infraestructura que necesita es mínima, la implantación, cambios y extensiones de rutas y paradas, es rápida y sencilla de hacer. Sin embargo, la baja inversión hace que tenga poca permanencia y por ende, una influencia limitada en el uso del suelo y en la configuración de la forma urbana. (ibídem)

En Venezuela, debido a la alta y variable inflación, la escasez de productos y repuestos y el aumento de la gasolina no permiten que esta característica sea factible en el transporte público, debido que el mantenimiento de un vehículo puede costar mucho para los propietarios y ser difícil de mantener.

3) Capacidad limitada:

“Unidades de transporte con capacidad limitada. Este medio de transporte es ideal para rutas de transporte con volúmenes de pasajeros (mayores a los 15,000 pas/hr) es necesario visualizar otras opciones de transporte debido al espacio de capacidad que presenta. (ibídem.)

En conclusión el uso de autobuses debería ser una forma fácil de trasladarse por vías superficiales, ya que en teoría la asignación de rutas es fácil y su mantenimiento bajo. Sin embargo se aconseja que:

en aquellos corredores donde el volumen de pasajeros transportados a la hora de máxima demanda excede los 15,000 pasajeros, es recomendable buscar soluciones alternas de otros medios de transporte, de mayor capacidad debido a que la productividad laboral y el rendimiento se decrementa, así como la calidad del servicio. (Molinero y Sánchez, 1996, p. 42)

Cuadro 1.

Resumen de otras características a considerar en un autobús según el libro Transporte Público: Planeación, diseño, operación y administración de Ángel Molinero e Ignacio Sánchez.

<i>Propulsión</i>	
<i>DIÉSEL</i>	Es de uso más generalizado debido a la durabilidad y sencillez que presenta el motor; sus costos de operación más bajos en relación al motor de gasolina, a un mantenimiento más sencillo y una menor contaminación del aire. Sin embargo, presenta mayores problemas en cuanto a las emisiones de humo, vibraciones y ruidos.
<i>MOTOR DE GASOLINA</i>	Este motor, dentro del transporte público, se utiliza en minibuses ya que es más eficiente debido a su poco peso y al hecho de que necesita producir poca potencia.
<i>GAS PROPANO</i>	Este motor es más limpio y silencioso. Sin embargo, produce menor potencia y presenta el peligro de almacenamiento del combustible. Existen vehículos con este tipo de propulsión de Chicago, Viena, México, entre otros.

Cuadro 1. (Cont.)

<i>ELECTROBUS</i>	<i>Este es el nombre genérico que se le designa a los autobuses que obtienen su propulsión a través de un motor eléctrico alimentado por baterías. En forma general, estos autobuses cuentan con dos baterías de 1800 voltios y un peso de 1500 kg cada una. Esto le permite una autonomía de unos 80 km antes de tener la necesidad de cargarla. Con este sistema, se pretende combinar el excelente rendimiento y la ausencia de ruido y contaminación de los trolebuses con baja inversión y flexibilidad de los autobuses. Desgraciadamente, el peso de las baterías es alto así como limitada capacidad de la batería, lo cual repercute en los costos de operación. Este tipo de propulsión está en fase experimental en algunas ciudades de Europa, como lo son Stuttgart y Düsseldorf.</i>
<i>ENERGÍA INERCIAL (GYROBUS)</i>	El concepto consiste en que las terminales, el vehículo hace contacto con un alimentador trifásico y un motor eléctrico acelera una rueda que acumula la energía. Esta energía cinética impulsa a un generador el cual envía la energía producida a una batería, con la cual se alimenta un motor eléctrico. Este sistema presenta las ventajas de la propulsión eléctrica así como una independencia de fuentes con energía fija. Sin embargo, el mecanismo es complejo, su radio de acción limitado y presenta un gran peso. Este tipo de vehículo se encuentra en operación en la ciudad de Gante (Bélgica) y en Leopoldville (Congo)

Cuadro 1. (Cont.)

<i>Tamaño</i>	
<i>MINIBÚS</i>	El minibús es un vehículo de pequeña longitud, la cual se encuentra entre 5 y 7 metros con una capacidad de asientos de 12 a 20. La capacidad total del vehículo oscila entre los 20 y los 35 pasajeros. La velocidad máxima que presentan estos vehículos es de 40 a 70 km/h
<i>AUTOBÚS REGULAR</i>	El autobús regular es un vehículo de una sola carrocería, soportado por dos ejes (y en algunos casos por tres ejes). La capacidad máxima de asientos varía de 35 a 50, pudiendo tener una capacidad total de 50 a 110 espacios (90 para condiciones de un adecuado nivel de servicio).
<i>AUTOBÚS ARTICULADO</i>	El autobús articulado presenta mayores dimensiones que el autobús regular y que está formado por dos carrocerías unidas por una articulación, lo que permite tener un interior continuo a la vez permite que el autobús se doble durante sus giros.

1.2.2 Los dueños de las camionetas

Tal como una palabra puede adaptarse en un país según la historia del objeto, éste al mismo tiempo puede generar un sustantivo coloquial que haga referente a su procedencia.

En el caso de los “camioneros” que derivan su título de las “camionetas” que conducen, el término más coloquial para definirlo sería chofer.

Según Vicente Philippe en el portal web etimologias.dechile.net:

Chofer es una palabra recogida del francés 'chauffeur' y designa en los dos idiomas el que hace oficio de conducir. Pero lo que se pierde en el traspaso es el sentido: 'chauffeur' con el sufijo 'EUR' que designa el oficio (OR en castellano) viene de 'chauffeur' (calentar) y por tanto es 'el que calienta'. La voz viene del latín 'calefacere' de 'calere' y 'facere'. En francés, apareció a finales del siglo XIX para designar el conductor de un automóvil, pero ya se usaba para los encargados de

mantener el fuego en las forjas o en las locomotoras de vapor (fogoneros). (Philippe,s/f, Rescatado de portal web)

Se puede evidenciar que ciertas palabras coloquiales del lenguaje venezolano caraqueño cotidiano, para poder ser definidas no se pueden aislar de un objeto, una labor o de otras palabras. Estos objetos y labores forman parte de lo que es la vida del caraqueño a pie quien no se detiene a pensar sobre la procedencia de ciertos agentes externos.

CAPÍTULO II. MI MISMO HABLEMOS DE MÍ

2.1. Identidad

En algún momento de la vida, el ser humano se ha encontrado con la pregunta más complicada que responder: ¿Quién soy? Para empezar a responder esta pregunta, se tiene que saber qué es identidad.

Según Jorge Larraín: “El concepto de identidad tiene que ver en la manera que individuos y grupos se ven o se definen a sí mismos al querer relacionarse – identificarse- con ciertas características” (Larraín, 2002, p. 23).

Pero más allá de lograr responder esta incógnita, es mucho más importante saber por qué para los hombres es un ítem importante de resolver. Gómez (2003) autora del libro “Identidad y medio ambiente: enfoques para la sustentabilidad de un bien común” define la identidad es una necesidad psicológica; es identificación cultural y social, y supone, según los criterios de Parménides, un rasgo de permanencia e invariabilidad. [Página web en línea]

Jorge Larraín (2002) en su libro Identidad Chilena explica que a diferencia de los objetos inanimados, para poseer una identidad hay que ser auto-consciente y auto-reconocerse, es por eso que el saber de nuestra propia identidad es una preocupación que sólo nos atañe a los humanos, quienes además poseen la memoria y la capacidad de acceder voluntariamente a los recuerdos, ya que la construcción de la identidad se basa en la repetición de patrones que los seres humanos van formando a través del tiempo.[Página web en línea].

Por esta misma razón, Erikson (1968) empieza a definir la identidad como:”Un sentimiento subjetivo de sí mismo con cierta continuidad a través del tiempo, en diferentes lugares, y en diversas situaciones sociales la identidad provee a la persona del sentido de ser siempre ella misma”, (Google Books) [Página web en línea].

Esta definición sirve como base para que Polaino-Lorente, Cabanyes & del Pozo (2003) puedan concluir en su libro Fundamentos de psicología de la personalidad que el desarrollo de la personalidad está basada en el desarrollo de una identidad personal. [Página web en línea].

2.2 Construcción de la identidad

Aunque después de haber definido el término identidad, se continúa con la interrogante de cómo responder a la pregunta ¿Quién soy?. Debe existir una forma en que cada individuo construya estos patrones si el concepto básico de identidad dice que son aquellos patrones que permanecen en el tiempo. (Larraín, 2002. Google Books [Página web en línea])

Según el Libro Identidad Chilena, existen tres niveles de construcción de la identidad: un nivel interno, donde el individuo se identifica con ciertas cualidades, es capaz de definirse a sí mismo, ya sea con categorías sociales establecidas y compartidas, como por ejemplo las religiones. Los individuos comparten lealtades relacionadas con sus profesiones, gustos, sexualidad o nacionalidad. Estas categorías sociales están determinadas culturalmente y establecidas y de alguna forma contribuyen a definir al individuo en su identidad. (Larraín, 2002. Google Books [Página web en línea]).

En una entrevista realizada a una psicóloga esta explica que:

La personalidad se refiere a un conjunto de características en cuanto a la forma de sentir pensar y actuar que son propios de cada individuo y diferentes para cada uno. Son constantes a lo largo del tiempo y en distintas circunstancias, aunque varíe el ambiente social esas características de personalidad aparecen también. (A. Nuñez. Comunicación Personal. Diciembre 03, 2015)

El segundo nivel de la construcción de la identidad es aquella que incluye el cuerpo y las posesiones del individuo. Se puede decir que de alguna manera el primer nivel de la construcción de una persona es a nivel psicológico y el segundo es un nivel físico (Larraín, 2002. Google Books) [Página web en línea].

James (1980) citado por Larraín en su libro *Identidad Chilena*, describe este nivel como uno donde lo material sirve para el auto-reconocimiento del individuo.

Es claro que entre lo que un hombre llama ‘mi’ y lo que simplemente llama ‘mío’ la línea divisoria es difícil de trazar... El sí mismo de un hombre es la suma total de todo lo que él puede llamar suyo, no solo su cuerpo y sus poderes psíquicos, sino sus ropas y su casa, su mujer y sus niños, sus ancestros y amigos, su reputación y trabajos, su tierra y sus caballos, su yate y sus cuentas bancarias. [Página web en línea]

Esto quiere decir que todas las adquisiciones que el ser humano posee son una extensión de sí mismo, lo que desea, sus gustos y lo que comparte; proyectan sus cualidades en sus posesiones. Toda propiedad es una extensión del individuo en sí, aquello en lo cual se expresa y se realiza externamente. Simmel (Citado en Larraín, 2002. Google Books) [Página web en línea]

La tercera y última base de la construcción se sostiene del contexto, y con el contexto se refiere a las personas que transitan en la vida de un individuo. Después de haber constituido una percepción única como persona que tiene características peculiares y distintivas, se diferencian seres humanos de otros y se crean opiniones de unos a otros. Estas opiniones se toman en cuenta para que el individuo modifique su percepción de sí mismo y tome estas evaluaciones como criterio para definirse a sí mismo (Larraín, 2002.) [Página web en línea]

Sin embargo, sólo las evaluaciones de aquellos otros que son de algún modo significativos para el sujeto cuentan verdaderamente para la construcción y mantención de su autoimagen. Los padres al principio son lo más significativos, pero más tarde, una gran variedad de “otros” empiezan a operar (amigos, parientes, pares, profesores, etc.)

Según la psicóloga Alicia Núñez estos aspectos que construyen la identidad también pueden estar distribuidos en otros aspectos:

Está el elemento de relacional donde ustedes saben que uno construye su identidad en funciones de las relaciones que tiene, su mamá, su papá, sus hermanos, su colegio, sus amigos. Tiene el elemento histórico que implica que no es lo mismo tu personalidad cuando tienes cinco años a cuando tienes cincuenta, o sea va a cambiando

según el momento histórico de la persona y en medio en el que se desenvuelve. Está la dimensión espacial es que aspectos que son centrales del individuo y que lo definen como persona y otros que son secundarios cuando la persona pierde los aspectos centrales que sigamos no están unidos o integrados, cuando no son reconocidos, la persona puede tener graves trastornos de identidad. (A. Nuñez. Entrevista personal. Diciembre 03, 2015)

Al mismo tiempo, la expresión de la identidad no es algo que generalmente la gente se proponga, fluye espontáneamente y técnicamente inconscientemente. (A. Nuñez. Entrevista personal. Diciembre 03, 2015) Y es usada como una forma de expresión entre individuos:

...hay otros autores que hablan del interaccionismo simbólico, el simbolismo, incluso al nivel de sociología, ni siquiera al nivel de digamos de psicología social, la antesala de lo importante de los símbolos como una forma de expresión en el individuo, o sea nosotros utilizamos la interacción social porque intercambiamos sentidos, tú intercambias sentidos a través de lo verbal o a través de lo no verbal. (A. Nuñez. Entrevista personal. Diciembre 03, 2015)

En conjunto, todo lo que rodea a una persona, en un nivel psicológico, material o físico y uno contextual, son parte de lo que se puede definir como la identidad personal. Y esta puede servir para comunicar, definir y resaltar a un individuo en una comunidad, expresarse de una forma verbal o no.

Puede ser que haya aspectos de la identidad que se revelan de otras formas que no sean a través de lo concreto, otra vez es probable que pueda haber relación a nivel interno que no sean evidentes a nivel del lenguaje de la persona pero que sí haya y existe relación entre lo que muestra y dice. (A. Nuñez. Entrevista personal. Diciembre 03, 2015)

CAPÍTULO III.

FUSIONES QUE COEXISTEN EN EL SIGLO XXI

3.1 Documental Multimedia

No es un misterio que en una era cuyo avance tecnológico aumenta y avasalla todo a su paso, elementos de comunicación tradicionales como el documental se hayan adaptado a los avances tecnológicos de esta generación.

El desarrollo tecnológico relacionado con el soporte de Internet, lleva asociado una serie de transformaciones y cambios que ya no escapan a casi ningún ámbito del panorama mediático. En lo que a los contenidos se refiere, las nuevas tecnologías están posibilitando la creación de nuevos formatos los cuales poco a poco van introduciendo elementos innovadores que abren nuevos caminos a la hora de construir el relato. (Molpeceres & Rodríguez, 2013. Pág. 2)

El Documental Multimedia, es definido por Cinto Niqui como la “Traslación y adaptación del género cinematográfico del documental a la red de Internet, la televisión y el soporte DVD” (Niqui, 2014. Rescatada vía web)

Pero este concepto, pese a ser puntual y sin ningún tipo de problema no describe cualquier conflicto que pueda traer esta fusión entre géneros, como Arnau Gifreu (2011) cita a Gaudenzi (2009) en su artículo web: “El documental multimedia interactivo como discurso de la no ficción interactiva. Por una propuesta de definición y categorización del nuevo género emergente”: Como si el concepto de documental es un concepto difuso, el documental interactivo digital es un concepto aún por definir. No hay ningún tipo de sorpresa en la ausencia de un concepto más amplio, ya que es un campo emergente, pero la falta de escritura y contenidos en el documental interactivo digital está relacionado con el hecho de que los nuevos artistas de los medios de comunicación no se consideran documentalistas, y por lo tanto llaman a sus trabajos cualquier tipo de género, menos documentales interactivos.

3.2 Características

Gifreu (2011) también define el primer acercamiento de estos dos géneros, concluye en una fusión donde cada uno de ellos asume características del otro. “El género documental aporta sus variadas modalidades de representación de la realidad y el medio digital, las nuevas modalidades de navegación e interacción” (Gifreu, 2011a. En línea),

Como consecuencia, el documental ya no solo será un medio audiovisual, su línea narrativa ya no estará basada en inicio, desarrollo y final sobre espacio donde se representa la realidad documentada, el desarrollo de conflictos y sus personajes, sino que adquiere elementos de interacción bajo un soporte de navegación y exhibición en línea, al mismo tiempo combinado con un bloque de información que contenga contenido y entretenimiento (Gifreu, 2011; Molpeceres & Rodríguez, 2013).

Por su parte, en el campo del mundo digital/web, según el artículo Documental lineal versus documental multimedia interactivo la interactividad define su evolución como una fuente que combina diferentes medios como imagen y texto a:

Un componente indispensable que exige al usuario una actitud activa y, en consecuencia, lo coloca en el centro del producto multimedia... En este escenario, son los propios “usuarios”, “interactores” o “participantes” quienes demandan un papel más activo y, aunque además de la interactividad, son muchas otras las características que definen a la narrativa multimedia (Liberia & Pérez de Algaba, 2013).

Irene Liberia y Cristina Pérez de Algaba también citan a Berenger (2004) definiendo este nuevo universo del documental multimedia como una herramienta que:

...permite describir realidades más complejas, y permite hacerlo en diversos niveles de profundidad y bajo una multiplicidad de miradas. Ubicado en Internet, el documental evoluciona como la propia realidad que describe, mientras que la autoría plural permite avalar esta descripción” (Berenguer, 2004a: 2,)

En conclusión, el documental multimedia es un nuevo medio que combina la imagen, el audio y el video con la hiperactividad de la web como una forma de enriquecer la experiencia del usuario a partir de una realidad y que este elija la forma en que desee verlo y al mismo tiempo le otorga otro sentido o significado al material multimedia expuesto.

II. MARCO METODOLÓGICO

CAPÍTULO I. MÉTODO

1.1 Formulación del problema

¿Es posible realizar un documental multimedia sobre choferes de camionetas?

1.2 Planteamiento del problema

A través del presente trabajo de grado se plantea dar a conocer al público la importancia del que tiene el chofer del transporte público. Con esto, se quiere lograr un nexo entre aquello que los usuarios suelen dejar a un lado, como el respeto mínimo hacia el prestador de un servicio y así, tomar en cuenta aspectos del conductor que pueden influir en la vida de todos.

Se busca mostrar la estética propia de las camionetas, exponer cómo los conductores de este tipo de transporte público hacen de éste un espacio propio, el cual es completamente impersonal para los usuarios, haciéndole los ajustes necesarios para su comodidad, conectándolo con ellos mismos y su personalidad. Y es así, como cada uno de los choferes crean una estética propia en un espacio que para la mayoría es totalmente transitorio.

Es necesario que este trabajo de grado se realice a través de la modalidad multimedia dada la amplitud del tema, ya que gracias a este formato que permite la inclusión de diversos tipos de información audiovisual, se puede desarrollar gran cantidad y diversidad de contenido.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Realizar un documental multimedia sobre choferes de camionetas.

1.3.2 Objetivos Específicos

- ~ Conocer el entorno en el que se desenvuelve el conductor.
- ~ Conocer el concepto de Identidad.
- ~ Conocer el concepto de Documental Multimedia.

1.4 Justificación

El aporte comunicacional de este proyecto de investigación es mostrarle a la sociedad la importancia y el trasfondo que tiene un personaje que todos los días les brinda un servicio, dar a conocer una conexión entre el individuo, el chofer, y su entorno, sensibilizando a todo aquel que sea lector de este proyecto.

Se busca tener conciencia del chofer que lleva a muchos ciudadanos todos los días a diferentes partes, en este caso, en la ciudad de Caracas, específicamente en el municipio Sucre.

El documental multimedia según el libro “El Documental Interactivo: Evolución, caracterización y perspectivas del desarrollo” define el inicio de esta modalidad como:

El fruto del medio digital cuando este, tras su fase de concienciación, se da cuenta que puede contener géneros audiovisuales tradicionales pero con la interactividad como factor clave, novedosa y emergente (Gifreu, 2013, P.24)

Es por esta razón, que el documental multimedia es una forma eficaz de transmitir estos contenidos de forma interactiva, con un margen amplio para incluir varios tipos de elementos, ya sean visuales o auditivos, agregar aspectos artísticos y creativos. Lograr que la audiencia pueda jugar con el espacio y permitirles interactuar con el material, con el fin de que el público logre descubrir toda la información que se desea transmitir.

1.5 Delimitación

Se delimitará el proyecto de investigación escogiendo la asociación de transportistas, Línea Cultura del municipio Sucre. Se trabajará con una muestra de cinco camionetas con sus respectivos conductores.

Se incluirá un análisis sobre la representación de los sueños y deseos de la infancia de cada uno de los cinco conductores. Esto se evidenciará a través de ilustraciones para ser comparadas con el resto del material audiovisual. Este material estará compuesto por distintas fotografías del vehículo en el interior y exterior. Así mismo se obtendrá una grabación del sonido durante el trayecto del conductor como una referencia auditiva del viaje y junto con este contenido se expondrán reportajes enfocados en los conductores.

La entrevista y todos los datos reunidos se subirán a una plataforma web interactiva donde se evidenciaran las comparaciones sugeridas en la muestra.

1.6 Sinopsis

Cinco personas, cinco camionetas, cinco vidas. Esta es la breve historia de cinco conductores del transporte público que han dedicado años de experiencia en trabajar al servicio del venezolano.

Por donde pueda, un documental multimedia que se esfuerza en mostrar lo que ocurre detrás de un volante de la camioneta.

Cinco vidas que serán contadas gracias a la fotografía, que reflejarán la situación actual de estos personajes y, a través de pequeños reportajes, nos relatarán su historia, sus deseos y anhelos. Y de esta forma la importancia de estos hombres en nuestras vidas se convierte en cotidianidad para el resto del mundo.

Existen personas que se vuelven parte del paisaje caraqueño y que para muchos llega al punto donde no es tomado en cuenta, es ahí donde es importante plantearnos preguntas sencillas como:

¿Quiénes son?, ¿Qué piensan?, ¿Esto es lo que ellos siempre quisieron? Y, sin duda, las interrogantes más importantes: ¿Cómo es su situación? y ¿Cómo la sobrellevan?

1.6.1 Sinopsis comercial

En un torbellino de sucesos, nuestras existencias avanzan mostrando vestigios de aprendizajes, reflexiones y conclusiones. Algunos días dejan marcas más profundas que otras, algunas personas pasan sin dejar ninguna enseñanza de vida, otras se convierten en una fuente de inspiración.

Por donde pueda, es un documental multimedia que muestra, en breves capsulas de realidad, la historia de cinco personajes, cinco choferes de transporte público, cuya historia fluye por las rutas de las calles caraqueñas. Cuyos sueños, deseos, anhelos se muestran a través de fotografías, audios, entrevistas e ilustraciones y destacar aquellos individuos que se hacen invisibles en nuestra cotidianidad.

Un viaje para llegar a conocer la lucha de nuestros personajes, un viaje para dar otra mirada a aquello que no solemos volteamos a ver, un viaje de reflexión para todos aquellos que en algún momento han gritado “¡Por donde pueda!”.

1.7 Objetivos de la aplicación

El objetivo de ésta página web es mostrar y buscar hacer conciencia al público meta sobre los choferes que lleva a los ciudadanos todos los días a diferentes partes, en este caso, en la ciudad de Caracas, específicamente en el municipio Sucre.

Dar a conocer a través de diferentes recursos audiovisuales la realidad de una camioneta y de quién la maneja.

1.8 Público meta

Está dirigido a todo aquel que resida en Caracas, que haya sido o sea usuario del transporte público en nuestra capital. También está dirigido a cualquier persona que esté interesada en este tema.

CAPÍTULO II. PRODUCCIÓN DEL CONTENIDO

1. Selección del formato audiovisual general según el objetivo de la aplicación y sub-formatos que conformarán la pieza multimedia

La función de éste espacio multimedia permite la combinación entre la tecnología y el documentalismo. Une la realidad, en éste caso, de un grupo pequeño de nuestra ciudad capitalina con nuestra extensa aldea global.

Por donde pueda, busca, bajo esta modalidad, permitir una interacción y participación activa del usuario con el portal web.

Por medio de hipervínculos e hipertextos el trabajo de grado encuentra la facilidad de mostrar una información planteada en distintos formatos, de este modo se encuentra la manera de expresar audiovisualmente la vida de cinco conductores el transporte público.

El grupo de Por donde pueda se caracteriza por una fascinación por el documentalismo, así mismo ha desarrollado una latente preocupación por la sociedad venezolana cuya realidad es la de su propia existencia y su vivir en una realidad determinada; cambiando sus prioridades morales por otras, dejando a un lado el respeto y la comprensión mínima hacia otro ciudadano.

Desde hace muchos años el transporte público en Caracas es víctima de la indolencia de sus usuarios, creando una forma de comportamiento de quienes prestan el servicio y quienes se benefician de él.

Este ambiente ha sido poco tratado más allá de un ámbito técnico, por ello el presente trabajo de grado busca adentrarse en el mundo de aquellos que no tienen voz y prestan un servicio, casi de forma gratuita. Encontrando así una estética generalizada pero a su vez impulsada por el individualismo, como son los gustos de un conductores.

Se podría explicar que la estética presente en las camionetas se caracteriza por sobrecargar el espacio, una despreocupación por la limpieza o el orden y una

especial atención en la personalización del lugar, la cual no se expresa únicamente de forma visual, ya que la personalización alcanza hasta que el sujeto lo permita, también lo logra de forma sonora.

Llegamos a ser parte, o víctimas, de una música que puede variar según los gustos de cada personaje pero lo que llega a ser común en todos los casos es el alto volumen.

Podríamos asociar estas características con la estética “Kitsch” que es la relación de las personas con los objetos, un manejo del arte sin criterio ni intencionalidad.

La galería fotográfica presente en el portal web muestra la realidad de los personajes, su ambiente y como consecuencia la estética de la camioneta. Por otro lado, las ilustraciones están pensadas en un estilo más cuidadoso y limpio para así contrastar el realismo de un ambiente cargado de colores, texturas e imágenes; con dibujos que muestren una subjetividad, un deseo y un anhelo que ya ha sido llevado a un segundo plano pero jamás olvidado, como son los sueños infantiles de cada chofer.

El multimedia se caracteriza por ser la hibridación de varios formatos; por ello no se puede dejar de lado el audio. Para continuar con la línea tanto documentalista como el estilo propio del transporte público en Caracas se quiere que los visitantes de la página escuchen todo lo que la realidad ofrece: la música estruendosa, conversaciones entre pasajeros, el ruido típico de la calle y al mismo protagonista, el chofer. Es continuar con la premisa de llevar la realidad a la web.

La estructura que presenta Por donde pueda, como página web, muestra un gran antagonismo en comparación con la estética explicada anteriormente, esto con la finalidad de crear un balance entre lo sobrecargado y un estilo minimalista que atrae al lector y lo lleva a revisar e indagar en la vida de cinco personajes.

2. Conceptualización

2.1 Multimedia

La disposición del multimedia, para éste trabajo, es enfocado en ser una ventana web para el conocimiento masivo de una realidad que de manera indirecta afecta a todos.

La estructura de Por donde pueda guía sutilmente al lector a adentrarse cada vez más en las distintas secciones del portal, ya que está conformado por fotografías, ilustraciones, entrevistas y audio; todo el contenido se va complementando.

Cada sección del multimedia busca contar su propia historia pero se va integrando con el resto del contenido. Es un rompecabezas donde cada pieza es única pero no trabaja sola, es parte de toda una realidad.

Una característica de la página web es que su construcción se dio a partir de una plantilla gratuita que ofrece la plataforma de creación de portales web Wix. Ésta plataforma se escogió porque se los usuarios de Wix tienen la posibilidad de escoger entre una serie de plantillas gratuitas que facilitan y maximizan el objetivo de mostrar la información de manera amigable, así mismo dicha plantilla logró reducir los costos de realización.

2.2 Elementos del multimedia

1. Galería fotográfica

El punto focal de éste trabajo de grado es la imagen fija mostrada a través de una galería fotográfica, de donde parte el resto del contenido del sitio web.

La finalidad de cada fotografía es presentar a los personajes y su ambiente de trabajo. Realzar las características de la estética presente en las camionetas es primordial para develar este breve acercamiento que tiene a la estética “Kitsch” propia de los años sesenta.

El realce de esta estética cumple un trasfondo narrativo en el momento de hacer una comparación y diferenciación entre lo real y el mundo onírico del chofer expuesto en las ilustraciones. Para lograr tal objetivo todas las fotografías son a color.

La galería se divide por cada uno de los personajes, es decir; cinco conductores, cinco galerías. Dentro de las cinco galerías se encontrarán siete fotografías realizadas por las autoras de éste trabajo.

Se incluirá una galería adicional que cumple con dar información breve de la historia de la Línea Cultura y del transporte en Caracas, para poder llevar al espectador a nuestra ciudad capitalina de antier.

La producción y edición de ésta galería tienen como finalidad exponer al máximo los colores; cada encuadre tendrá como meta darle protagonismo al chofer, a la camioneta y a el ambiente de trabajo. Está compuesta por planos generales que revelan la situación del transporte público que es donde se desenvuelve el chofer, contará con primeros planos para así enfatizar las expresiones del conductor.

2. Galería de ilustraciones

La galería de ilustraciones es el complemento de la galería fotográfica. Son composiciones que, para éste trabajo de grado, van de la mano.

Ésta galería se compone de cinco ilustraciones, una por cada personaje, donde ellas cuentan una historia distinta a las mostradas en las fotografías. Expresan aquellos deseos infantiles de los conductores, girando en torno a una sola pregunta: ¿Qué querías ser cuando eras un niño?

Se trabaja con la contraposición de la ilustración sobre la fotografía, convirtiéndose así, en un solo elemento que cuenta dos historias.

3. Entrevistas

Por donde pueda cuenta con una serie de breves entrevistas que permiten al lector conocer aún más a estos personajes.

A través de las fotografías los vemos en su contexto, con las ilustraciones nos familiarizamos con su remoto mundo de anhelos infantiles, pero con las entrevistas conocemos sus ideas, sus experiencias, nos acercamos a conocer quiénes son y qué piensan.

4. Audio

Éste trabajo de grado cuenta con un audio sencillo pero cargado de información. Estará dispuesto en el sitio web y cumple con el fin de transportar a el usuario a un viaje en camionetica por Caracas, que pueda entretenerse identificando los elementos auditivos que son propios del transporte público; como los ruidos de los carros, conversaciones de pasajeros, la música escogida por el chofer y todo lo que se pueda encontrar en el camino.

5. Mapa

La página web, cuenta con una sección enfocada en la composición de la asociación de transportistas Línea Cultura en la que se especifica y muestra la cantidad de rutas que recorren los conductores y dónde se encuentran geográficamente en el municipio Sucre.

La finalidad de este mapa es llevar al usuario a conocer la estructura de la asociación y darle un pequeño paseo guiado por todas las rutas.

4. Diseño de Interactividad

4.1 Mapa de navegación

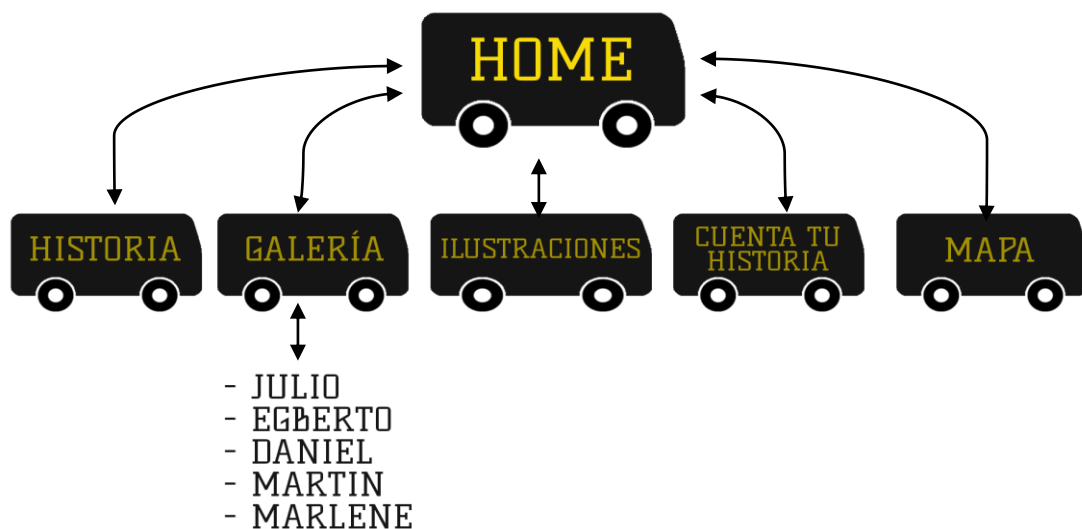


Figura 5. Mapa de Navegación.

4.1.1 Inicio

Muestra la portada de la página, donde se encuentran todos los elementos relevantes para navegar, además de la galería principal donde están los protagonistas.

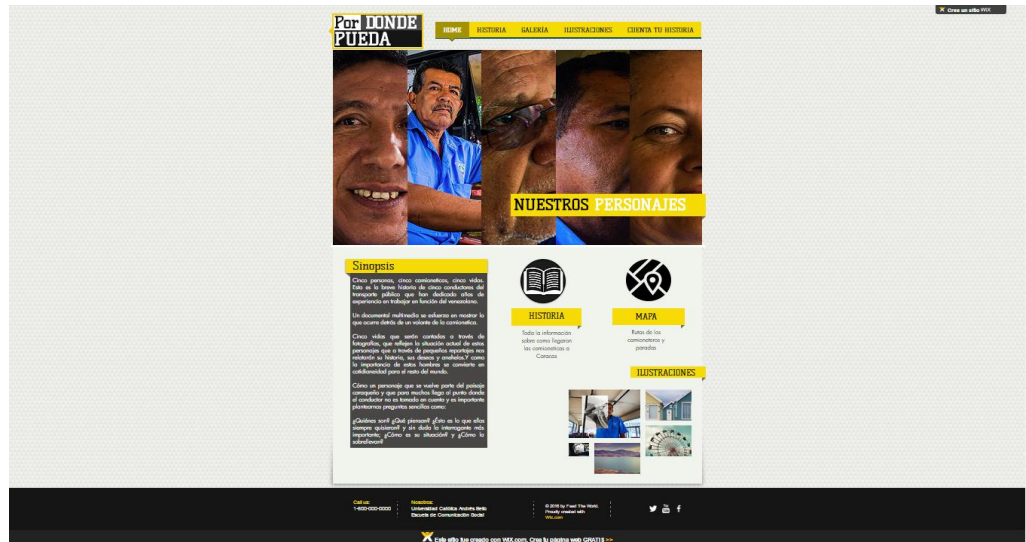


Figura 6. Pantalla de Inicio

4.1.2. Historia

Es una página dedicada a mostrar un pequeño resumen a través de fotos de archivos algunos datos históricos de los autobuses en Caracas.

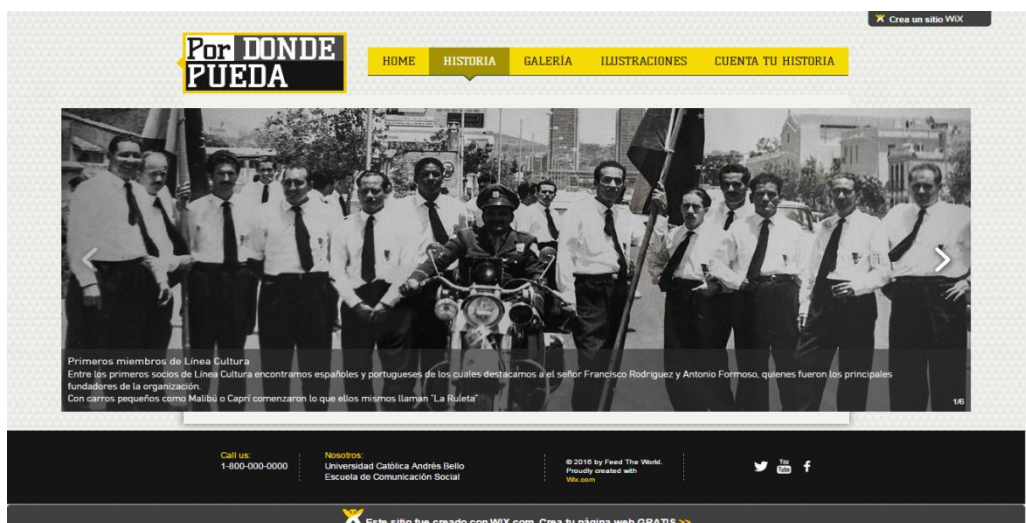


Figura 7. Pantalla de Historia

4.1.3 Galería

La página de galería contiene una página para cada uno de los choferes titulada con su nombre en donde se puede ver una presentación de diapositivas que se cambian de forma manual y tienen un espacio de texto para poner cada entrevista.

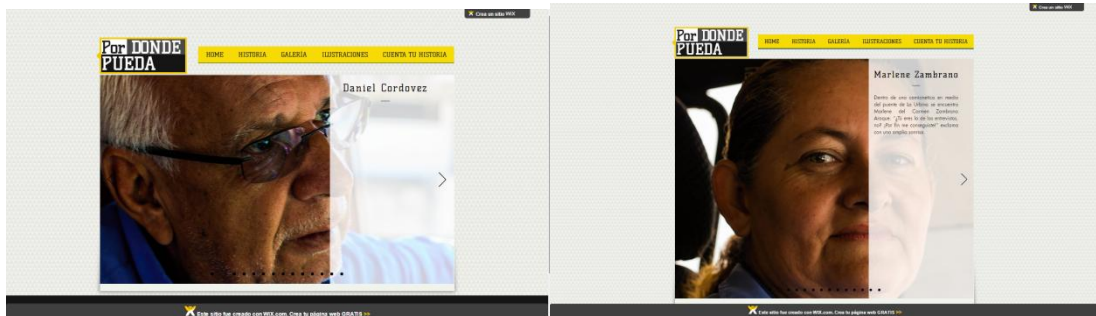


Figura 8. Pantalla de Galería de Imágenes

4.1.4 Ilustraciones

Contiene una galería estática donde se pueden observar distintas fotos con ilustraciones y estas se amplían dando un click sobre cada una.

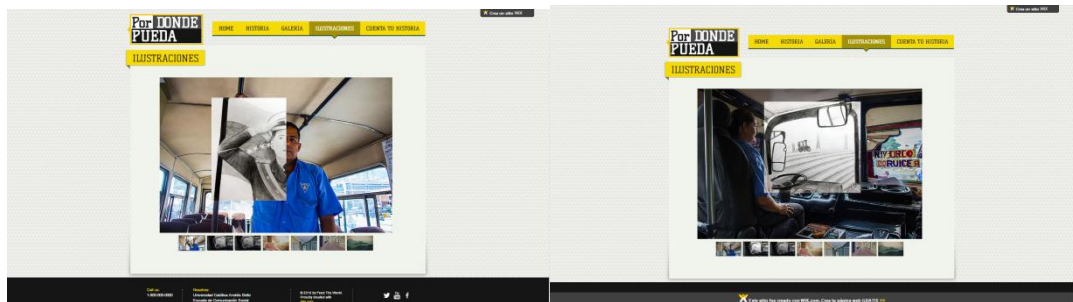


Figura 9. Pantalla de Galería de Ilustraciones

4.1.5 Cuenta tu historia

Es una página de contacto que le permite al público la interactividad con la página enviando sus historias o cualquier tipo de información a la página para que esta se amplíe y evolucione con historias de otros usuarios.

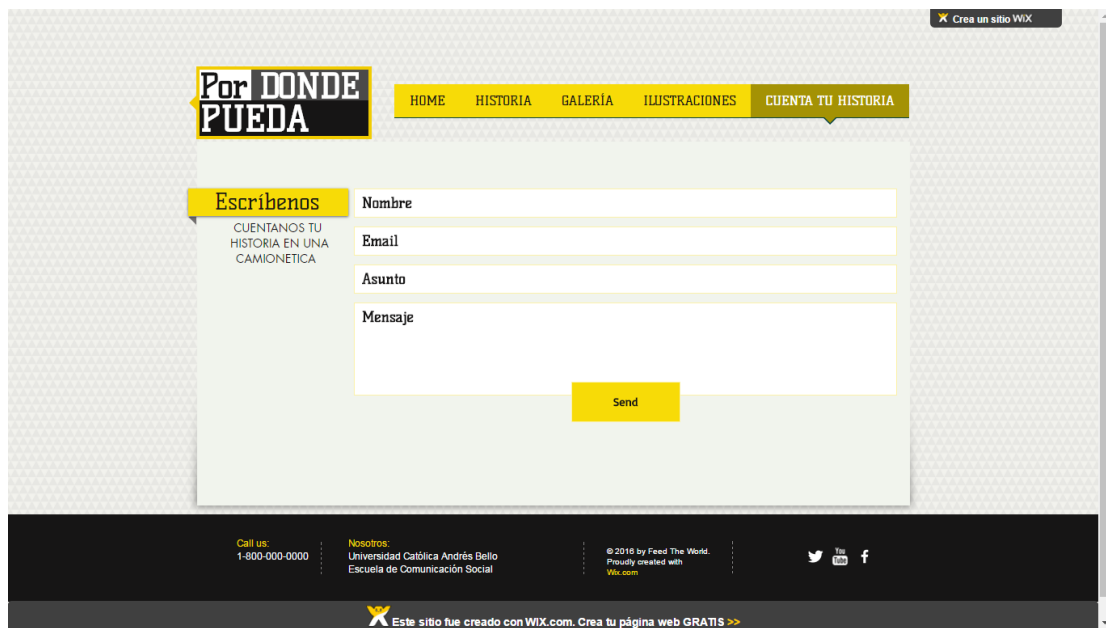


Figura 10. Pantalla de Contacto

4.1.6 Mapa

Es una página dedicada a mostrar a través de un mapa satelital, la ruta en la cual se ha enfocado la investigación.

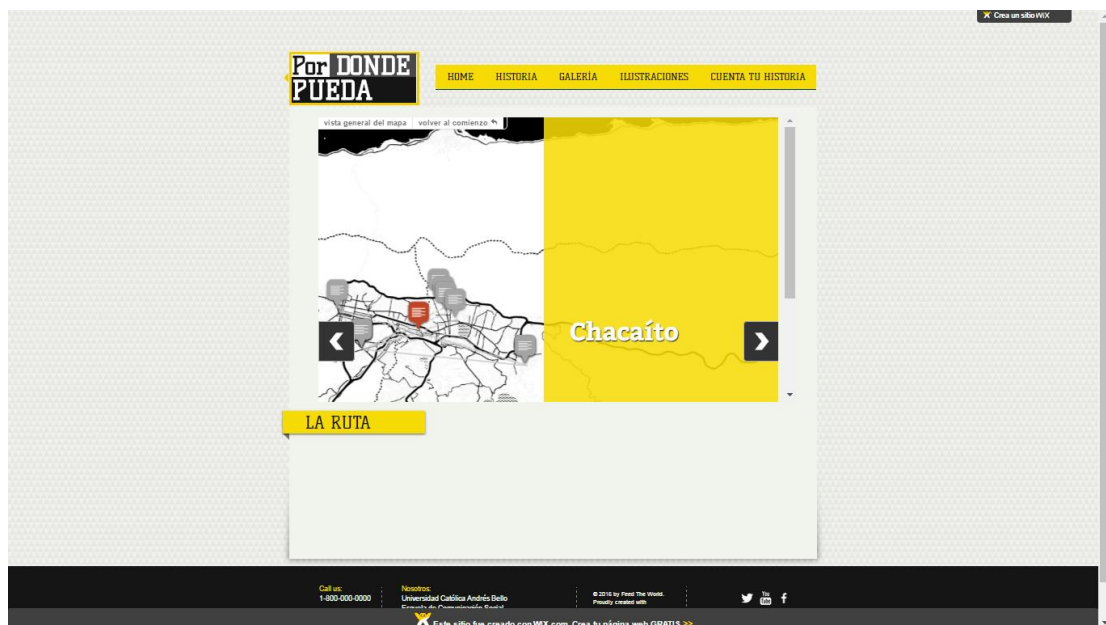


Figura 11. Pantalla de Mapa de rutas

4.2 Interfaz

Por donde pueda es un trabajo de grado que está diseñado bajo la plataforma de Wix.com la cual te permite crear, diseñar, personalizar y editar tu propia página web. Esta plataforma permite que con el uso de plantillas sencillas y amigables puedas crear una web de cualquier contenido.

Éste trabajo se diseñó con una plantilla gratuita que facilita Wix permitiendo una visualización amplia de todos los personajes. Tiene una simplicidad tal que facilita a todos los usuarios tengan acceso al menú y a cada sección que se ha dispuesto para la web.

La interfaz, <http://pordondepueda.wix.com/pordondepueda> permite que el lector pueda pasar de un contenido a otro fácilmente y, por ser un trabajo enfocado en el multimedia, también da la posibilidad de que el espectador comparta sus propias experiencias, objetivo importante de Por donde pueda.

4.3 Función de los botones

Cada botón cumple con la función que se le otorga. Principalmente contamos con el menú en la parte superior que indica cada sección de la web; tiene la particularidad de cambiar de color cuando el usuario se posiciona sobre él, esto como parte de la interactividad con la página.

Por otro lado en el área del Home el visitante podrá observar de manera amplia el contenido que ofrece Por donde pueda.

En primer plano tenemos la galería que al posar el cursor sobre cualquiera de las imágenes la web da una visión más amplia de la fotografía dando así una pequeña introducción al personaje escogido.

4.4 Hipertextos

EL hipertexto que ofrece Por Donde Pueda es para facilitarle al usuario acceder a toda la información que tiene el portal web.

La página te da la opción de comenzar su exploración por el ámbito que el lector desee, así mismo le da una gran importancia a sus personajes ya que todo gira en torno a estos 5 conductores.

Los hipervínculos que tiene esta web direccionan a información recopilada para este trabajo, información variada de diferentes ámbitos de lo audiovisual, para que de manera sencilla y eficaz cualquiera pueda navegar y empaparse de todo la información.

Por Donde Pueda tiene una serie de hipervínculos que dan la oportunidad de llevar a través de una fotografía a la breve historia de un personaje de la cotidianeidad del caraqueño y poder explorar a través de ilustraciones, textos y audios un mundo poco conocido por el popular caraqueño.

5. Diseño Audiovisual

5.1. Elementos Gráficos

Para este trabajo de grado se ha buscado un estilo limpio, sencillo y cómodo para navegar en amplitud todo el contenido sin que llegue a ser aburrido. Se dispone de un estilo con líneas limpias y rectas, optando por el orden y la simpleza del portal.

El contenido multimedia compuesto por fotografías, ilustraciones, reportaje y audio busca dar una experiencia virtual y breve de cómo es vivir en Caracas a través de las camionetas y sus conductores

Las fotografías son la parte más esencial del trabajo ya que buscan dar a conocer cinco vidas en distintos retratos y planos generales de su espacio. Sobre todo son un punto de conexión entre el resto del contenido que complementan a las fotografías

Por otro lado, las ilustraciones se enfocan en un aspecto más íntimo de los personajes, van llevados hacia sus deseos más profundos, las ilusiones infantiles de cada uno de ellos. Es importante lograr éste objetivo sin dejar de lado una comparación entre la realidad y lo idílico de los dibujos.

Además, contamos con el contenido escrito que es una pequeña puerta que se dé para conocer a todos los personajes. Desde los aspectos más básicos, hasta lograr sentir al lector que ya el camionetero no es un punto más en su rutina sino darle relevancia a ésta persona en la vida de los usuarios.

Por último, se presenta un audio simple, limpio y muy realista de lo que es un viaje en el transporte público venezolano. Se busca captar comentarios de los usuarios, de los conductores, de aquellos que pasan por la calle, improperios, la música y todo lo que se puede presentar en una ruta. Esto cumple el objetivo de trasladar al usuario de la página web a la camioneta misma, adentrarnos auditivamente en todo lo que pasa el conductor y lograr también que podamos comprender a lo que se enfrenta cada transportista en su haber diario

6. Propuesta Visual

El principal protagonista de este documental multimedia serán los conductores y su relevancia en la sociedad, es por esto que todas las fotos se tomarán en contrapicado para destacar al personaje en su ambiente y su rutina. En el ámbito de la iluminación se busca trabajar con la luz natural dentro de la camioneta para dar un aspecto mucho más realista sin perder detalle del entorno, al no trabajar con luces artificiales se buscará moldear la luz a través de rebotadores blancos o dorados, según la necesidad del momento, para destacar rasgos del conductor y detalles del autobús.

Se retratará a nuestros protagonistas con un lente 50mm para llevar toda la atención a su rostro; en primeros planos frontales, de perfil y cenital.

En la parte de la ilustración se busca hacer una comparación entre la realidad y los anhelos del conductor, por eso el retrato contará con un área ilustrada que complemente el dibujo pero que muestre una situación distinta que haga referencia a los deseos infantiles del conductor, la ilustración que es una herramienta subjetiva, mostrará lo irreal, lo platónico, mientras que la fotografía representa el objeto será la realidad del chofer.

7. Paleta de colores

La paleta de color dispuesta para éste trabajo de grado busca colores tierra, amarillos con alto contraste. Buscando sumergir muy levemente en el interior de una camioneta, esto a su vez contrastándolo con colores grises, negros y blancos para no hacer del ambiente algo sucio y desordenado.



Figura 12. Paleta de Colores

8. Propuesta Sonora

Se captarán varios audios de un viaje rutinario en transporte público. El objetivo es que se pueda escuchar desde la música que sintoniza o escoge el conductor, escuchar cómo es tratado por los usuarios y como es su trato con los mismos; a su vez se quiere lograr escuchar todos los ruidos de fondo, las cornetas de los carros, las conversaciones de los peatones y distintos ruidos que se puedan captar.

Es importante que la forma de captar el sonido sea discreta por razones de seguridad y de maximizar la comodidad de los usuarios, que ellos puedan comportarse de la manera más natural, como lo harían normalmente dentro de la camioneta, para así lograr que aquellos que visiten el portal web logren vivir una experiencia completa de estar en una camioneta en Caracas, Venezuela.

9. Tipografía

Para poder tener un orden y concordancia con el estilo minimalista del diseño web de Por donde pueda se escogieron dos tipografías para diferenciar los títulos del texto.

Para los títulos se tomó la tipografía Kelly Slab ya que su diseño geométrico, moderno y con serif le aporta orden e importancia todos los títulos disponibles en el sitio web.

Por otro lado contamos con una de las tipografía más conocidas, creada por Paul Renner en 1927, Futura, con ella identificamos todos los textos de la página web ya que sus características permiten una fácil lectura y un estilo limpio y ordenado.

The image displays two typographic examples. On the left, the names 'Kelly Slab' and 'Futura' are written in a yellow, serif font. To the right, the phrase 'POR DÓNDE PUEDA' is shown in a large, dark grey, all-caps serif font, with 'Por dónde pueda' below it in a smaller, dark grey, lowercase serif font. This demonstrates the use of the Kelly Slab font for titles and the Futura font for body text.

Kelly Slab POR DÓNDE PUEDA
Futura Por dónde pueda

Figura 13. Tipografías.

10. Presupuesto



<i>Presupuesto</i>	
<i>Contenido</i>	<i>Precio</i>
<i>Creacion de logo</i>	<i>95.000</i>
<i>Imagen de la marca</i>	<i>170.000</i>
<i>Diseño de la Página Responsive</i>	<i>700.000</i>
<i>Manejador de Contenido</i>	<i>150.000</i>
<i>Posicionamiento web</i>	<i>300.000</i>
<i>Total</i>	<i>1.415.000</i>

Figura 14. Presupuesto del programador web Ricardo Riquelme.

11. Análisis de costos

Desde el inicio, era de suma importancia para sus realizadoras que este proyecto fuera de bajo presupuesto, es por esta razón que todas las herramientas y procesos empleados en su desarrollo estuvieron en las habilidades, conocimientos y activos de quienes han hecho este documental.

Esto dio como resultado que el presupuesto presentado anteriormente no haya sido de utilidad, ya que la parte audiovisual del documental fue realizado con los equipos de una de las integrantes, específicamente una cámara Canon T5i, lente

Canon 18-55 mm, lente Canon 50mm y el grabador de un celular para las entrevistas y sonidos de ambiente.

El portal web se montó en un plataforma gratuita de internet llamado Wix que permite la programación de la página sin necesidad de un programador pago, además de ofrecer servicios de posicionamiento web e imagen. Las ilustraciones, los elementos de diseño y la edición de las fotos, también fueron realizados por las tesisistas, en los respectivos programas de Adobe: *Lightroom*, *Photoshop* e *Illustrator*.

Por lo que el costo real de esta tesis se mantiene en su idea inicial de no necesitar recursos altos económicos, más allá de lo que involucra la impresión y la encuadernación reglamentaria.

A continuación se presenta un cuadro de costos reales según los dos principales elementos a desarrollar de esta tesis.

Cuadro 2.

Presupuesto real por compra de equipos audiovisuales.

Ítem	
Equipos audiovisuales:	
Canon T5 i	649.000 Bs.
Lente Canon 18-55mm	199.000 Bs.
Lente Canon 50mm	125.000 Bs.
Total: 973.000 Bs	

Cuadro 3.

Presupuesto real por equipo humano.

Ítem	Costo Unitario
Catering	45.000 Bs.
Traslado	5.000 Bs.
Impresión	3.645 Bs.
Empastado	4.500 Bs.
Total: 58.145 Bs.	

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El desarrollo de un trabajo documental a través de la modalidad multimedia implica contar varias historias en diferentes partes pero que igualmente exista una cohesión entre cada uno de los elementos.

Para cumplir con el objetivo de este trabajo de grado, el multimedia fue fundamental para su completación ya que se prescindió de la utilización de video como forma de documentación y se agregó un elemento poco usual como las ilustraciones. La hibridación entre fotografía, audio, ilustración y entrevista condensa la dualidad entre la realidad y los deseos inherentes a la infancia de los protagonistas.

Por la naturaleza del trabajo documental multimedia la búsqueda de información es escasa. Al ser un trabajo con una temática poco manejada en Latinoamérica y menos tratada en Venezuela, la búsqueda de antecedentes al respecto no dio los resultados esperados.

La información institucional acerca del transporte público en Caracas, perteneciente a los archivos del Ministerio de Transporte , es difícil de conseguir a consecuencia del incendio ocurrido en la torre este de Parque Central (donde tenía su sede) y además, los últimos estudios realizados por Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano "FONTUR" sobre el tema, se remontan al año 2000. En consecuencia solo se tiene el “boca a boca” sobre el estado actual del transporte público en Caracas.

A partir de éste trabajo de grado pudimos observar que la labor como transportista se ve gravemente afectado por la situación del país, a nivel económico como punto más álgido. Agregado a esto los choferes deben permanecer impávidos ante los mensajes ofensivos de sus usuarios, el ambiente hostil en el que trabajan e igualmente hacerle frente.

Por donde Pueda no busca victimizar a sus protagonistas, busca darle un pequeño reconocimiento a esas persona que hace posible la rutina del ciudadano caraqueño y darle una muestra a los lectores de que el ambiente del transporte público no solo es trabajo del chofer, también es trabajo de todos sus usuarios.

A cualquiera que desee desarrollar un trabajo relacionado a esta temática o de esta modalidad, se recomienda:

- ~ Uno de los aspectos más importantes al momento de plantearse un documental de esta índole es la inseguridad. La ciudad de Caracas es peligrosa y es un factor que debe ser tomado en cuenta para una correcta planificación. Controlar todas las posibles variantes del entorno es fundamental para el éxito.

- ~ Cualquier documental implica la dependencia de terceros, es importante una organización rigurosa y cumplir con las tareas planteadas en el tiempo establecido.

- ~ En este tipo de trabajo el tesista debe manejarse en función de su, o sus, protagonistas, plantear todas las necesidades y características del trabajo y no dejar ningún punto sin aclarar. El tesista es un agente externo a la rutina de su personaje y que debe introducirse en su vida de una manera sutil y respetuosa.

- ~ Asegurarse de contar con todos los recursos técnicos, humanos y económicos para la realización del proyecto.

- ~ Desarrollar un trabajo en equipo multidisciplinario para delegar tareas a cada miembro del equipo.

- ~ Comenzar el acercamiento tempranamente a los entrevistados, realizar varias visitas y recopilar información de varios temas durante el tiempo determinado.

- ~ Plantear una lista de posibles preguntas que abarquen toda la temática que se quiere abordar en la entrevista, así se evita perder el tiempo del tesista y del participante del documental, de esta forma se logra afianzar la confianza entre ambos y la colaboración de parte del actor del documental aumenta.

- ~ Investigar a cabalidad la información necesaria para poder recabar los datos requeridos con la finalidad de evitar inconvenientes que no permitan la recopilación de la misma.

IV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Consejo Municipal del Distrito Federal Oficina Municipal de Planeamiento Urbano.
1972. Plan general urbano de Caracas (Segunda etapa del estudio). Caracas,
Venezuela.

Liberia, Irene & Pérez de Algaba, Cristina (2013). Documental lineal versus
documental multimedia interactivo. Un estudio comparado de caso: En el
reino del plomo. Actas – V Congreso Internacional Latina de Comunicación
Social – V CILCS – Universidad de La Laguna, España.

Molinero, Ángel y Sánchez, Ignacio. (1996) Transporte Público: Planeación, diseño,
operación y administración. Fundación ICA. México, DF.

Programa Nacional de Transporte Urbano. 2001. Estudio de transporte público del
área Metropolitana de Caracas (AMC) Informe Final. Post, Buckley
International, Inc. Caracas, Venezuela.

Ramos, Luis. 1980. Estudio de transporte público superficial de Caracas y su
integración con el metro. Antonio Francis, Estudios y Proyectos. Caracas,
Venezuela.

Rodríguez, M^a Isabel & Molpeceres (2013), Sara. Los nuevos documentales
multimedia interactivos: construcción discursiva de la realidad orientada al
receptor activo. Vol. 18. N^o España.

Webgrafía

Acosta Ríos, Pablo J. Título: Del transporte público de pasajeros.
<https://colarebocomunidades.wordpress.com/2012/10/31/del-transporte-pub>.
Fecha de revisión: 21 de Enero de 2016

Gifreu, Arnau (2011). "El documental multimedia interactivo como discurso de la no ficción interactiva. Por una propuesta de definición y categorización del nuevo género emergente". [on line]. Hipertext.net
<http://www.upf.edu/hipertextnet/numero-9/documental-multimedia.html>.

Larraín, Jorge. 2002. Identidad Chilena. Editorial LOM. Chile, Santiago de Chile.
[Extraído de portal web] <https://books.google.co.ve/books?id=OUJ-BnpVjO0C&printsec=frontcover&dq=identidad+chilena+jorge+larraín&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjNyNf599zJAhWFej4KHblEAm8Q6AEIGzAA#v=onepage&q=identidad%20chilena%20jorge%20larraín&f=false>.
Consultada el día 30 de Septiembre del 2015.

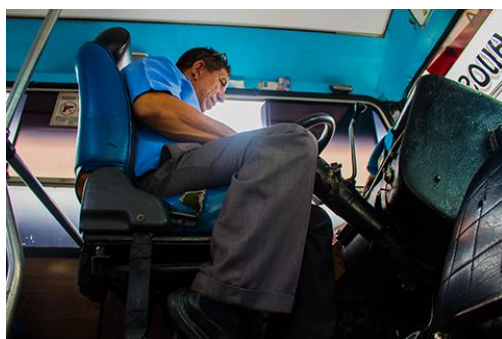
Mendoza, Mira (1996) LA CIUDAD SE QUEDA SIN AUTOBUSES.
http://www.eluniversal.com/1996/07/23/ccs_art_M23CIU Fecha de revisión:
21 de Enero de 2016.

Polaino-Lorente, Aquilino; Cebanyes Truffino, Javier; del Pozo Armentia, Araceli.
2003. Fundamentos de psicología de la personalidad. Ediciones Rialps S. A.
España. [Extraído de portal web] https://books.google.co.ve/books?id=d_rAkAg-6MEC&pg=PA74&dq=identidad++personalidad&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjR9vfm_dzJAhUBPiYKHVwKDzAQ6AEIKzAD#v=onepage&q=identidad%20%20personalidad&f=false

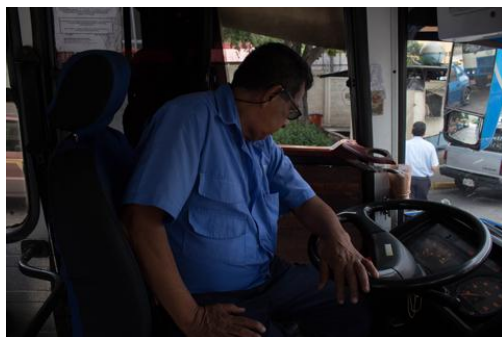
Sin Apellido, Javier. Autobuses Antiguos de Caracas.
<http://www.cuandoerachamo.com/autobuses-antiguos-de-caracas-los-autob>.
Fecha revisión: 21 de Enero de 2016.

V. ANEXOS

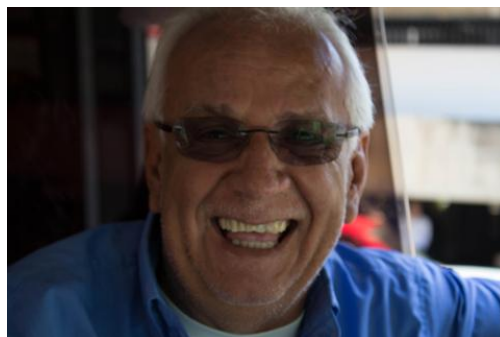
Fotografías de Julio González



Fotografías de Egberto Honorato



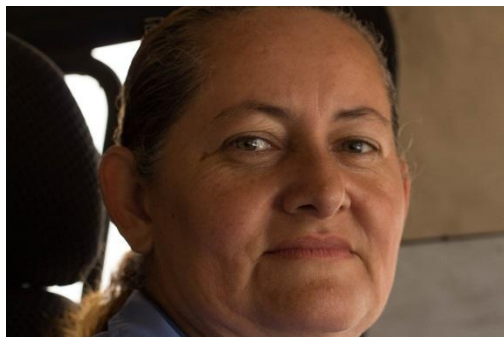
Fotografías de Daniel Cordovez



Fotografías de Martín Palencia



Fotografías de Marlene Zambrano



Ilustraciones

