

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE HUMANIDADES
LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

"PORTAFOLIO FOTOGRÁFICO CICLISMO URBANO: UN RESPIRO PARA LA CIUDAD."
TESIS DE GRADO

VICTORIA MARÍA CASTAÑEDA RÍOS
CARNÉ 13047-07

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, DICIEMBRE DE 2015
CAMPUS CENTRAL

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE HUMANIDADES
LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

"PORTAFOLIO FOTOGRÁFICO CICLISMO URBANO: UN RESPIRO PARA LA CIUDAD."

TESIS DE GRADO

TRABAJO PRESENTADO AL CONSEJO DE LA FACULTAD DE
HUMANIDADES

POR
VICTORIA MARÍA CASTAÑEDA RÍOS

PREVIO A CONFERÍRSELE

EL TÍTULO Y GRADO ACADÉMICO DE LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, DICIEMBRE DE 2015
CAMPUS CENTRAL

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR

RECTOR: P. EDUARDO VALDES BARRIA, S. J.
VICERRECTORA ACADÉMICA: DRA. MARTA LUCRECIA MÉNDEZ GONZÁLEZ DE PENEDO
VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y PROYECCIÓN: ING. JOSÉ JUVENTINO GÁLVEZ RUANO
VICERRECTOR DE INTEGRACIÓN UNIVERSITARIA: P. JULIO ENRIQUE MOREIRA CHAVARRÍA, S. J.
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO: LIC. ARIEL RIVERA IRÍAS
SECRETARIA GENERAL: LIC. FABIOLA DE LA LUZ PADILLA BELTRANENA DE LORENZANA

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE HUMANIDADES

DECANA: MGTR. MARIA HILDA CABALLEROS ALVARADO DE MAZARIEGOS
VICEDECANO: MGTR. HOSY BENJAMER OROZCO
SECRETARIA: MGTR. ROMELIA IRENE RUIZ GODOY
DIRECTORA DE CARRERA: MGTR. NANCY AVENDAÑO MASELLI

NOMBRE DEL ASESOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN

LIC. LUIS ANGEL ZARDETTO LARA

REVISOR QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN

LIC. DIEGO XAVIER GUZMAN MAZARIEGOS

Guatemala 30 /06/2015

Señores Miembros del Consejo

Facultad de Humanidades

Universidad Rafael Landívar

Estimados señores:

De manera atenta y respetuosa me dirijo a ustedes con el objeto de presentar el trabajo de tesis Portafolio Fotográfico Ciclismo urbano: Un Respiro Para La Ciudad. Realizado por la estudiante Victoria María Castañeda Ríos carne número 1304707 de la carrera de ciencias de la comunicación.

Considero que dicho trabajo satisface los requisitos establecidos por la Facultad de Humanidades, por lo cual me permito solicitar fecha para la defensa de tesis en mención y así poder concluir dicho trabajo de investigación.

Atentamente



Lic. Luis Ángel Zardetto Lara

Carne número 11139



Universidad
Rafael Landívar
Tradición Jesuita en Guatemala

FACULTAD DE HUMANIDADES
No. 051073-2015

Orden de Impresión

De acuerdo a la aprobación de la Evaluación del Trabajo de Graduación en la variante Tesis de Grado de la estudiante VICTORIA MARIA CASTAÑEDA RIOS, Carnet 13047-07 en la carrera LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, del Campus Central, que consta en el Acta No. 05450-2015 de fecha 1 de diciembre de 2015, se autoriza la impresión digital del trabajo titulado:

"PORTAFOLIO FOTOGRÁFICO CICLISMO URBANO: UN RESPIRO PARA LA CIUDAD."

Previo a conferírsele el título y grado académico de LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN.

Dado en la ciudad de Guatemala de la Asunción, al día 1 del mes de diciembre del año 2015.



Universidad
Rafael Landívar
Tradición Jesuita en Guatemala
Facultad de Humanidades
Secretaría de Facultad

Irene Ruiz Godoy.

MGTR. ROMELIA IRENE RUIZ GODÓY, SECRETARIA
HUMANIDADES
Universidad Rafael Landívar

ÍNDICE

No.	Tema	Página
	Resumen	1
I.	INTRODUCCIÓN	2
1.1	Antecedentes	3
1.2	MARCO TEÓRICO	8
1.2.1	Fotografía	8
a.	Portafolio Fotográfico	9
b.	Fotoperiodismo	10
c.	Fotografía Documental	11
d.	Fotografía Nocturna	12
e.	Fotografía Artística	13
f.	Fotografía Digital	14
g.	Iluminación	14
h.	Profundidad de campo	15
i.	Enfoque	15
1.2.2	Ciclismo	16
a.	Ciclismo Urbano	17
b.	Ciclismo Deportivo	18
c.	Ciclismo Recreativo	20
d.	Ciclismo como Medio de Transporte	21
e.	Ciclismo en el mundo	22
f.	Ciclismo en Guatemala	22
g.	Ciclovía en Guatemala	24

II.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	26
2.1	Objetivos de la Investigación	27
2.1.1	Objetivo General	27
2.1.2	Objetivos Específicos	27
2.2	Público Objetivo	27
2.3	Elementos de Contenido	28
2.4	Alcances y Límites	29
2.5	Aporte	30
III.	MÉTODO	31
3.1	Sujetos o fuentes de Información	31
3.2	Técnicas e Instrumentos	34
3.3	Procedimiento	35
3.4	Cronograma	36
3.5	Presupuesto	36
IV.	RESULTADOS	37
V.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	44
VI.	RECOMENDACIONES	51
VII.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	52
	ANEXOS	55

Resumen

Luego de la Segunda Guerra Mundial, Holanda, tuvo que reconstruir su país logrando un auge económico a partir de 1948 que hizo increíblemente ricos a los ciudadanos haciendo el acceso a la compra de automóviles algo más común por lo que el gobierno decidió derrumbar edificios y quitar las ciclovías construidas en años pasados. Esto hizo que la contaminación incrementara. En 1971 hubo 3,300 muertes causadas por automóviles de las cuales 400 fueron de niños. Esto hizo una revolución y el gobierno inició a decretar días libres de automóviles y cambiar las leyes de tránsito por lo que las bicicletas retomaron su lugar y ahora es el medio de transporte principal en ese país.

En esta tesis conoceremos la historia del ciclismo en Guatemala, de cómo el ciclismo urbano se ha desarrollado en la ciudad capital. Las entidades que actualmente tratan de mantener con vida el movimiento del ciclismo recreativo, qué tipo de actividades desarrollan para promover un espacio para el ciclismo de entretenimiento. Qué papel juegan las autoridades de la municipalidad para lograr un espacio significativo y merecido para los ciudadanos que utilizan la bicicleta como medio de transporte diario así como la forma en la que han fomentado a la sociedad el respeto hacia el ciclista, y lo más importante, qué planes tienen para el futuro del ciclismo en la ciudad. Incluimos la historia de las ciclovías existentes dentro del área metropolitana específicamente las que ya existen y las que están en vías de construcción.

Ya que el ciclismo urbano comprende también otras ramas, profundizamos con entrevistas e imágenes el día a día de los que han decidido utilizar la bicicleta como medio de trabajo, aquellos que reparten periódicos, que llevan mercancía, los bicitaxis, etc. Vale la pena mencionar que la forma en que el ciclismo se introdujo en Guatemala fue por medio del deporte, es por eso que también la Federación de Ciclismo tiene su espacio en este proyecto, y también los deportistas que han implementado nuevas características a la disciplina creando técnicas modernas para hacerlo más complejo.

Más que texto, esta tesis se compone por una serie de imágenes que demuestran el crecimiento y desarrollo de la bici cultura, de cómo contribuye a la vida de los que ya lo practican y el reto de llevar adelante el ciclismo en todas sus áreas.

I. INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia el uso de la bicicleta a nivel mundial ha tenido poco protagonismo, donde solo se toma en cuenta para la recreación familiar y nada más, ya que se tiene la idea que el usuario de este vehículo es de escasos recursos. Poco a poco ha ido cambiando el enfoque y en la actualidad el ciclismo urbano esta creciendo a grandes pasos y consigo trae muchas propuestas que beneficiarían directamente la habitabilidad de los barrios y colonias, el tránsito en vías principales y el transporte en vías cortas.

El ciclismo urbano toma lugar donde la moda por una vida más ligera y despreocupada inunda los pensamientos de la juventud. Como las actividades más comunes, utilizaban este vehículo para trasladarse en distancias cortas y realizar ejercicio al recorrer largas distancias, al pasar los años comienza a expandirse y a dividirse en diferentes ramas para tranquilizar las necesidades de los diferentes grupos sociales. Se comienza a utilizar para trabajar, para realizar freestyle en las calles con grupos de amigos, para una disciplina más rígida en el deporte, y como recreación.

En el marco guatemalteco, se muestran varios grupos que se dedican a difundir el ciclismo urbano, no solamente como un entretenimiento, sino que buscan el respeto hacia los usuarios de las bicicletas y así mismo una interacción con el gobierno para implementación de una ciclo ruta o ciclo vía para el tránsito libre de los ciclistas. Además de estos grupos, están los cientos de usuarios que día a día utilizan la bicicleta para muchos fines. La presente investigación explora las diferentes utilidades de una bicicleta dentro del ciclismo urbano a través de un portafolio fotográfico que muestre gráficamente las necesidades, la realidad, las actividades que se realizan, lo positivo, lo negativo y los beneficios de desempeñar la práctica e implementación del ciclismo urbano en la sociedad.

1.1 Antecedentes

Respecto a investigaciones y artículos sobre el ciclismo y su desempeño en las diferentes áreas de trabajo, transporte y recreación, es necesario recalcar que en Guatemala este tema aún es reciente para tener teoría escrita, pero los siguientes estudios de otros países han contribuido para su entendimiento.

La Municipalidad de Guatemala (2010), junto a la Universidad de San Carlos de Guatemala, informó sobre la creación de la primer ciclo vía en Guatemala, que sirve, entre otras cosas, a la reducción del congestionamiento vehicular en el sector, facilidad de circulación para los habitantes cercanos al área y a los estudiantes que deben movilizarse hacia el campus central desde la estación del Transmetro “El Carmen”. Además de esto, la implementación de una ciclo vía tiene un impacto en el medio ambiente de forma positiva, disminuye los gases emitidos por los automóviles y el ruido sonoro de los motores y bocinas que suenan constantemente a los alrededores. El proyecto Módulo Urbano Peatonal –MUP- se encarga de realizar todos los trabajos necesarios para que la ciclo vía sea posible, desde disminuir la acera hasta remover algunos postes de alumbrado eléctrico para hacer el paso de los ciclistas más fluido y sin problemas de sufrir accidente alguno.

La redacción de CGN Noticias (2011), publicó una noticia referente a uno de los grupos en Guatemala que se dedica a promover el uso de la bicicleta como medio de transporte y deporte, Velocidad. El grupo da inicio a sus recorridos o a compartir tiempo en el 2008, era conformado por vecinos, muchachos que compartían el mismo gusto por las bicicletas. Indican que con el tiempo comenzaron a utilizar la bicicleta también para transportarse y así dar comienzo a difundir la cultura del ciclismo urbano. Según Luis Otzoy, uno de los fundadores de Velocidad, la mayoría de las personas piensan que el usar bicicletas es sinónimo de pobreza, pero en realidad ayuda más que un automóvil ya que no produce contaminación, es muy bueno para la salud y es divertido. Con el lema “Pedaleamos todos los días, celebramos una vez al mes”, este grupo de jóvenes difunden constantemente este nuevo estilo de vida donde la bicicleta puede ser más de lo que se piensa.

Zurita (2008), en su artículo BMX Freestyle, informó acerca del ciclismo urbano como deporte. Inicia a mediados de los 70's como un derivado del BMX Bicicross que tiene similitud al Motocross. La técnica del freestyle se comenzó a difundir en las calles donde los muchachos hacían trucos para provocar cierta adrenalina en sus rutinas. Poco a poco se fue expandiendo hasta llegar a jóvenes de todas las clases sociales. No tiene límites ya que se puede practicar en cualquier superficie, con tubos, pasamanos, rampas, etc. La idea de practicar este deporte era conseguir más amistades y hacer crecer el grupo para compartir el conocimiento y nuevos trucos. Muchos en lugar de jugar fútbol practican freestyle, es un entretenimiento sano, puede ser peligroso cuando no se tienen las medidas de precaución necesarias. Este es un lado del ciclismo urbano que más ha llamado la atención de los jóvenes ya que les permite ser creativos y obtener esa ración de emociones y adrenalina que con algún otro deporte no pueden experimentar.

Así mismo Algarra y Gorrotxategi (2006), indicaron que existen dos vertientes en el ciclismo, el ciclismo de ocio y lúdico. La actividad ciclista es una satisfacción que ocupa parte de las vidas de los usuarios. Resalta que los "ciclo deportistas" es un grupo que incluye cualquier edad y género que compiten por "hobby" de forma tradicional como la conocemos en las calles pero que requiere también un rendimiento físico grande; normalmente son personas competitivas las que practican el ciclismo deportivo. Hay diferentes nombres para el ciclismo deportivo, pero lo que tienen en común lo tienen en la práctica, el ciclismo deportivo no es solamente para ejercitarse sino también para explotar el "hobby" y hacer algo productivo con él. Algarra y Gorrotxategi (2006), también hablan acerca del ciclo turismo. Nos menciona que esta modalidad en el ciclismo es la que la mayoría de usuarios utiliza diariamente. Esta variable es conocida en ciertos países como "el ciclismo silencioso" ya que es un grupo alimentado por el anonimato de sus usuarios que utilizan este vehículo para practicar por puro placer y no por un trabajo o competencia. También indicaron que el ciclo turismo se puede ver desde diferentes puntos de vista como las relaciones sociales que se crean poco a poco, la aportación a la cultura y mejor condición física.

La Municipalidad de Guatemala (2010), explica que la ciclo vía es la infraestructura pública para la circulación de las bicicletas. Es un carril de la vía pública que se ha señalizado apropiadamente para que el tránsito de las bicicletas sea independiente y no aporte problemas para la circulación de cualquier otro tipo de transporte o peatones. Si la ciclo vía está correctamente estructuradamente no servirá solamente para el paso de los ciclistas, sino para mejorar el medio ambiente en el país o donde se implemente la ciclo vía.

Stierling (2009), menciona en su artículo sobre las ciclo vías en Latinoamérica que parte importante en la creación de carriles exclusivos para las bicicletas ha sido la de las opiniones y aprobaciones de los políticos, han ayudado con la creación de diferentes normas o reglas que se han ido implementando desde hace casi 10 años; como la creación de días sin automóvil en Bogotá donde se ha logrado un cambio significativo en la cultura de la ciudad, inclusive a pagar los impuestos puntualmente porque ven beneficios positivos y que se van a poder utilizar para todo público.

Si se busca información de otros países, Fernández (2009), informó que una ciclo vía es una infraestructura vial en áreas urbanas o rurales destinados al uso exclusivo de bicicletas de tracción humana. Existen muchas ciudades donde el tránsito de bicicletas tiene un porcentaje alto. Un claro ejemplo es Holanda con la mejor ciclo vía a nivel mundial, con un diseño conceptual e íntegro que incluye desde carriles bien alineados y señalización apropiada para la seguridad de los ciclistas. La historia en Holanda viene desde hace muchos años, desde sus inicios ya contaban con ciclo vías establecidas, pero luego de las guerras mundiales el espacio se perdió y los automóviles con su crecimiento desmesurado no permitió restablecerlas hasta que en los años 80's el uso de bicicletas comenzó a crecer y fue ahí que se hizo el diseño de las mejores calzadas a nivel mundial para que las utilizaran los ciclistas. (Barrientos 2011)

Wallace (2011), en su noticia respecto a Bogotá “el mejor lugar para las bicicletas”, señala varias razones por las cuales ha sido un éxito la implementación de ciclo vías temporales y permanentes en la ciudad de Bogotá. Los fines de semana habilitan ciertos carriles y durante cierto horario para que los ciclistas y usuarios de otro tipo de

transporte que no es automotor puedan circular libremente sin temor a que algún carro les puede hacer daño. En cada jornada circulan aproximadamente 1.1 millones de personas y en época de verano llegan a los cuatro millones de usuarios. Un poco más de la mitad de la población en Bogotá. Este proyecto no solamente es para los fines de semana sino que cuenta con una red de “ciclo rutas” permanentes de 344 kilómetros en la ciudad. Como cualquier situación Wallace menciona que también existen las desventajas o los contras de esta iniciativa que es un problema en la mayoría de las ciudades de Latinoamérica que está implementando las ciclo rutas o ciclo vías; el problema de la inseguridad es el principal ya que los usuarios afirman que les robarían las bicicletas. Otro de los tabúes con los que tratan de luchar es la distancia que los usuarios deberían de recorrer al momento de ir a trabajar o algún otro lado, es tan lejano que prefieren utilizar el carro. Finalmente todos estos problemas no han detenido el desarrollo tan rápido que se ha realizado en esta ciudad respecto al uso de la bicicleta.

Por otra parte en Nueva York, Tobon (2010), relata que no se quiere quedar atrás y que ya han puesto en marcha la misma iniciativa que en Bogotá con la actividad “Calles en verano” que consiste en cerrar las calles de Nueva York un sábado completo y solamente permiten transitar bicicletas, patinetas y transportes no automotores. El añadido de esta actividad es que al mismo tiempo dan clases de diferentes deportes como ciclismo, patinaje, baile, aeróbicos, etc. El objetivo, crear un ambiente libre de humo y de salud para las personas, al mismo tiempo hacer más grande esta manifestación y seguir consiguiendo que se sigan construyendo ciclo vías permanentes y en un futuro llegar a tener una ciudad libre de carros o al menos reducir el número que existe actualmente.

La ACU, Asociación de Ciclistas Urbanos (2007), dio a conocer el desarrollo de las ventas y uso de las bicicletas como medio de transporte en las ciudades de Argentina, como es que muchas personas prefieren el uso de la bicicleta para distancias cortas y también distancias largas, aunque en esta última no tan concurrido como la primera. El subsecretario de Buenos Aires no comparte esta idea, ya que no está al tanto de lo que está sucediendo en la ciudad. No tiene conocimiento del aumento de las ventas de bicicletas que aproximan más del millón, solamente en Buenos Aires.

La ACU al hacerle la propuesta al subsecretario, afirmó que no ve la necesidad de proveerle al ciclista vías exclusivas o seguridad exclusiva, por lo que durante su “gobierno” no le hizo reparaciones ni mantenimiento a las ciclo rutas permanentes. A pesar de eso la ACU sigue luchando por combatir la discriminación y la falta de acceso a las vías de parte de este departamento gubernamental. Anteriormente la Asociación de Ciclistas Urbanos de Argentina realizó un tratado para implementar estacionamiento permanente para las bicicletas de los usuarios, para proveerle no solamente el lugar donde dejarlo sino la seguridad de que no se lo pueden robar.

Es una de las opciones más importantes que no pueden dejar pasar, ya que se trata del lugar donde se estacionará la bicicleta. Así como los automóviles también los usuarios de las bicicletas tienen el derecho de poder tener un espacio propio, ya están las ciclo vías pero para seguridad de ellos y su equipo es necesario implementar parqueos seguros.

La información presentada anteriormente muestra que en Guatemala aún hace falta más evidencia acerca del ciclismo en cualquiera de sus expresiones mencionadas. Existen grupos encargados o con la iniciativa de lanzar estos movimientos juveniles para llamar la atención de posibles jóvenes involucrados en maras que deseen salirse de ese estilo de vida, o familias enteras para disfrutar de un paseo fuera de la rutina en la capital; pero no es suficiente, se percibe que es necesaria la revolución ciclista, como lo llaman algunos que ya están haciendo algo para promover el uso de la bicicleta. Es necesaria no solamente para disfrute personal, sino también para el uso diario y transformar la ciudad en algo más agradable.

1.2 Marco Teórico

1.2.1 Fotografía

Parte importante de la vida de las personas es tener recuerdos y memoria de los momentos más importantes de sus vidas. Swedlund (1974), indica que el término Fotografía se deriva de dos palabras griegas, “Phos” que significa luz y “Graphein” que significa escritura; la luz es el elemento esencial en la fotografía ya que posee propiedades que al conectarlas hace que una imagen permanezca permanentemente. Es por eso que se dice que la fotografía es el recuerdo eterno. Otra definición, un poco más científica de parte de Krauss (2002) que dice que la fotografía teoriza y da una configuración nueva a los componentes de un periodo de la historia.

Los inicios de la fotografía se dan oficialmente en el Siglo XIX con la técnica de Daguerre cuando se atrevió a fotografiar con una esquina de su estudio, luego de eso las técnicas sofisticadas de la fotografía dieron mucho de qué hablar. Plantearon que la fotografía debía de considerarse en dos áreas; la estética y científica ya que ambas están relacionadas. Sin los avances de la tecnología, los logros artísticos no podrían haber sido practicados, y de la misma forma si los artistas no hubieran tenido creatividad no se hubieran expandido tecnológicamente para crear lo que se deseaba (Swedlund 1974).

A pesar de la complejidad de la forma de tomar fotografías, todas las cámaras que se fueron ensamblando tenían las mismas características básicas; la luz ingresaba por una abertura oscura hasta una más pequeña que se podía controlar manualmente, el obturador se abría y luego cerraba para dejar ingresar la luz durante un tiempo determinado desde segundos hasta días enteros. Dentro de la cámara un lente de vidrio concentra la luz y la conduce hasta el rollo fotográfico. Al terminar este proceso de tomar la fotografía, se debe revelar la película que se realiza por medio de líquidos químicos para provocar reacciones en el rollo y así hacer que aparezca la imagen fotografiada anteriormente y que la foto tomada, no se borre de la película. Esto se solía

realizar en los cuartos oscuros para imprimirla sobre papel especial para este tipo de trabajos que se llama papel fotográfico o fotosensible. (Swedlund, 1974)

Luego de la realización de este proceso es cuando se inicia la investigación de donde se puede exponer el trabajo hecho, así como también se puede decidir si las fotografías logradas pueden utilizarse en algo más interesante como la exposición de las mismas o presentando las imágenes a empresas que deseen comprarlas para algún trabajo propio. (Gernsheim 1966)

a. Portafolio Fotográfico

Ang (2004), indica que el portafolio fotográfico se forma de diferentes imágenes que componen una serie que tienen un orden y una pre-selección definida con un tiempo específico, enfocando una historia lineal o bien un grupo de imágenes que relacionadas entre sí crean un tema específico. Así mismo es una de las mejores estrategias de auto promoción para darse a conocer, conseguir publicaciones y/o vender fotografías.

Un portafolio fotográfico debe y tienen que contar con una variedad de escenas, situaciones, colores que ayudan a que el contenido del mismo sea temático. Antes de realizar un portafolio, se debe realizar una investigación previa, sobre el tema que se va a fotografiar. Investigar sobre las características, detalles, definiciones; y planificar sobre la toma de fotografías para que la edición ya no sea un proceso tan tardado.

El ordenar las fotografías de cierta forma, el uso de la simbología y la estética va a guiar al observador durante la narración de las imágenes para poder comprender y reflexionar sobre el tema que se presenta en las imágenes. El producto final del portafolio consta aproximadamente de 20 imágenes que construyen una historia o narración. (Londer, 1889).

Existen diversos tipos de portafolios que pueden ser impresos, digitales, libros web, etc. Ang (2004), muestra que todas y cada una tienen sus beneficios y desventajas pero realizan la misma función. Es importante considerar un diseño sencillo tanto en el

portafolio impreso como en los digitales ya que la lectura de las imágenes debe ser lo más sobrio posible. Se le puede añadir algún texto para que el entendimiento del mensaje sea más claro, puede ir ubicado al pie de foto.

En su mayoría, los portafolios fotográficos se presentan en galerías de exposiciones para que todo tipo de público pueda apreciar el trabajo del fotógrafo, e inclusive al final de la exposición las personas puedan adquirir/comprar alguna imagen que les haya gustado. De preferencia se debe evitar utilizar retratos o imágenes de bodas o eventos para evitar interrumpir el propósito del portafolio que es el de informar acerca de un tema en específico.

Al momento de seleccionar una serie de imágenes para conformar el portafolio no es tarea fácil, ya que se involucran desde perspectivas personales hasta el pensar qué es lo que la gente desea ver. Es por este motivo que al momento de elegir y realizar las fotografías se tienen que ver desde diferentes perspectivas y con finalidades diversas para entender cuál es el rumbo que va a tomar la exposición o el portafolio fotográfico.

b. Fotoperiodismo

Castellanos (2003), da la definición de fotoperiodismo como una manera gráfica y sintética de ejercer el periodismo, una forma de comunicación social a través de la cual se dan a conocer hechos de interés público. Los periódicos modernos aseveran que toman con mayor seriedad la foto como componente esencial de la información y la opinión. Los pocos estudios que existen sobre la foto de prensa, coinciden en considerar el alto valor comunicativo de la foto en la página impresa que va desde su función de señuelo para cazar al lector hasta la cognoscitiva para mejorar la comprensión de la narración de las noticias, pero hasta el momento solo se refiere al ámbito sociológico.

Si la información escrita puede omitir o deformar la verdad de un hecho, la foto aparece como el testimonio fidedigno y transparente del acontecimiento. La fotografía produce una impresión de realidad, pero también es cierto que la fotografía provee el punto de

vista del fotógrafo. La foto de prensa es un producto determinado por las propiedades técnicas y por las leyes de la percepción visual.

Según Alcoba (1988), la aparición del reportero gráfico, plantea la problemática del nacimiento de una profesión que se hará muy seductora, por atractiva y apasionante, para las nuevas generaciones de periodistas. La posibilidad de plasmar a través de la imagen los acontecimientos de la actualidad y ponerlos ante la mirada de millones de personas es captada inmediatamente por empresarios periodísticos, editores y directores de medios de comunicación impresos, quienes se dan cuenta del enorme poder de atracción de la fotografía, la de reflejar en las páginas de sus diarios lo que los periodistas describen con su pluma pero demostrando la realidad de forma más exacta, lo cual trae un beneficio para la venta del medio.

El empleo de la fotografía como aspecto comunicativo es un fragmento del mundo perceptivo, susceptible de subsistir a través del tiempo. El valor testimonial de la fotografía pronto se convirtió en elemento imprescindible de los medios de comunicación escrito, ya que cambia la visión de las masas, pues existe la posibilidad de entender la realidad del mundo que se produce de manera instantánea y produce una comunicación objetiva. (Keene, 1995)

La perspectiva periodística es importante para ver la realidad, pero es acá donde también se pueden utilizar otras temáticas de la fotografía que pueden aportar una historia o secuencia aún más interesante.

c. Fotografía documental

En las palabras de Nichols (1991), el documental es aquel que ofrece acceso a la construcción histórica compartida. El creador del término documental fue John Grierson, y lo describió como el tratamiento creativo de la actualidad, este sistema fotográfico se ajusta a aquellos criterios establecidos por la sociedad occidental para representar el mundo.

Wright (2001), establece que la fotografía documental puede aportar una evidencia visual de alguna cosa o acontecimiento que haya ocurrido ante la cámara, eso es parte del atractivo de las fotografías históricas. La imagen muestra a las personas que no estuvieron presentes un momento congelado que luego existirá para el transcurso del tiempo.

Fotografía documental se entiende por las aplicaciones, en que la fotografía no es más que una copia fiel y exacta de lo que sucede, hace que los datos que proporcione se obtengan con más rapidez que con otros métodos más lentos, más costosos y muchas veces no sincero.

Según el Diccionario de la Real Academia Española (2010), el término fotografía es el arte de fijar y reproducir por medio de reacciones químicas, en superficies convenientemente preparadas, las imágenes recogidas en el fondo de una cámara oscura.

Bauret (1999), dice que gran parte de la producción fotográfica tiene por tema la calle y todo lo que ocurre en ella. Por medio de la fotografía algo o alguien situado en un momento dado ante el objetivo de una cámara pasa a ser registrado en un soporte que permitirá su difusión, colección o exhibición.

d. Fotografía Nocturna

Una de las disciplinas que permiten resultados más increíbles y espectaculares. Las exposiciones duraderas durante la noche hacían resultados imposibles. No fue hasta el final del siglo diecinueve que se inició a procesar fotografías nocturnas de una buena calidad. La fotografía nocturna requiere exposición de varios segundos o de toda una noche entera. Esta es una expresión del tiempo en una sola imagen a pesar de que los sentidos solamente pueden percibir el tiempo viéndolo pasar frente a los ojos. (Keimig, 2010).

Otra definición la da Murphy (1971), indicando que la fotografía de noche es como caminar en otro mundo, lleno de retos y posibilidades que probablemente nunca se podrían notar durante el día. La fotografía nocturna representa un concepto completamente diferente de la fotografía normal, ya que durante el día se toma fotografía a objetos iluminados por luces externas que casi nunca se ven en la foto, pero de noche se le está fotografiando a la luz misma, efectos, en lugar del escenario en sí.

Para poder lograr una fotografía nocturna interesante y buena, se deben ver los escenarios con ojos distintos con los que se ve durante el día, por lo que el arte de tomar fotografías de noche es más valorado por las circunstancias y los escenarios que se pueden presentar. Es acá donde la imaginación y creatividad juegan un papel muy importante para explicar y con imágenes contar la historia que ven los ojos. (Fernández y Vásquez 2010)

e. Fotografía artística

La fotografía artística no se define por el objeto que plasma, sino porque el fotógrafo testigo e intérprete de los hechos, posee sensibilidad artística, sabe encuadrar el objetivo de manera original y expresiva y sabe utilizar su instrumento de la mejor manera. (Scharf, 1994)

Las fotografías se convierten en un espejo de la realidad social. Todo aspecto de la realidad es susceptible de ser fotografiado. La fotografía artística no solo comprende el poder crea imágenes con solo oprimir un botón, el sentido del arte en una foto es crearla de momentos inesperados, es una mezcla de enfoques, aperturas y las personas correctas en el momento indicado. Así como las casualidades ayudan a obtener fotografías artísticas, también la elaboración de fotografía dentro de un estudio fotográfico se considera arte, el proceso que inicia desde hacer un bosquejo de la imagen final, conseguir los materiales necesarios para lograrlo, ajustar las opciones en la cámara, editarla e imprimirla. (Prette y De Giorgis, 2002)

El aspecto fotográfico es la parte más importante para poder realizar un buen trabajo de ensayo fotográfico, conocer todas las características y enfoques que se pueden utilizar luego de saber toda la teoría es necesario en el momento en que se está buscando la escena perfecta para obtener las imágenes. Es por eso que todo lo mencionado anteriormente es la base para realizar el portafolio fotográfico del ciclismo urbano que no solamente se da durante el día sino también tiene un papel importante en la vida nocturna del centro histórico de la ciudad de Guatemala.

f. Fotografía Digital

Ang (2004), nos explica que la fotografía digital es la que emplea un equipo electrónico para crear y almacenar imágenes que se captan por medio de un objetivo o de un sistema de lentes. Si se utiliza una cámara digital durante la toma, el proceso será totalmente digital. Muchos fotógrafos trabajan con cámaras y películas convencionales y obtienen imágenes análogas que posteriormente digitalizan, en este caso también se habla de fotografía digital ya que el paso al formato digital es crucial para conseguir un resultado determinado. Este tipo de fotografía aumenta considerablemente las posibilidades creativas de la fotografía convencional.

En una cámara digital una serie de sensores electrónicos se encarga de convertir la luz en cargas eléctricas luego un circuito electrónico mide las cargas y las codifica para que un ordenador las pueda leer sin problemas. Una vez digitalizada, la imagen puede tratarse como cualquier archivo de texto, una hoja de cálculo o una base de datos. Se puede guardar en un CD un USB, enviarse de una computadora a otra, se pueden realizar copias exactas y perfectas, por primera vez las copias de las imágenes fotográficas tienen la misma calidad que el original.

g. Iluminación

No hay fotografía sin luz, nos dice Bauret (1999), tanto desde el punto de vista químico como estético. Una fotografía sin luz, y por lo tanto sin sombra, es gris, en los dos sentidos de la palabra. Por lo general se opone la luz natural a la luz artificial.

La ubicación del sol es un factor decisivo al tomar una fotografía, argumenta Gallotti (1980). Por regla general, el sol debe iluminar lateralmente el objeto a fotografiar. Generalmente la ubicación más segura es aquella en la que el sol forma un ángulo de 75° en relación con la recta imaginaria trazada entre el fotógrafo y el sujeto a fotografiar. El contraluz, que es cuando el sol esta frente al fotógrafo, produce efectos muy bonitos, pero como para administrarlos adecuadamente es necesario tener conocimientos suficientes.

No es bueno que el sol este situado a espaldas del fotógrafo, pues esta situación aplasta la imagen. Si no se tiene ningún tipo de experiencia, se aconseja comenzar a tomar fotografías en días nublados.

h. Profundidad de campo

La profundidad de campo es el rango de distancias reproducidas en una fotografía impresa dentro de la cual la imagen no resulta inaceptablemente menos nítida que la parte más nítida de la imagen. Esta depende de cuatro factores: el círculo de confusión (y por tanto el formato y el tamaño de la impresión, además de la distancia de observación y de la capacidad resolutive de cada observador), la distancia focal, la apertura, y la distancia del motivo. (Osuna, 2010)

i. El enfoque

Cuando la máquina no es automática, el enfoque se convierte en un aspecto fundamental. Para realizarlo correctamente se debe utilizar el tercer anillo selector del objetivo: el de las distancias, sirve para enfocar la imagen. Un enfoque correcto es aquel que asegura una perfecta nitidez de imagen. (Galloti, 1980)

Marinetti (2011), explica que todo lente tiene dos puntos focales, uno a cada lado y a igual distancia de su plano nodal, en uno de esos puntos se encuentra el sensor o la

película. Todo lo que se encuentre en el otro punto estará enfocado en la fotografía. Existen diferentes tipos de enfoque.

- Enfoque selectivo, es aquel en el que una parte de la fotografía está enfocada y el resto no. Para obtenerlo lo ideal es reducir al máximo la profundidad de campo.
- Enfoque amplio, se utiliza cuando se desea realizar una fotografía de un motivo en el que la distribución de los sujetos es irregular. Para obtener un enfoque amplio o una profundidad de campo amplia se debe cerrar el diafragma y busca el objeto que se encuentre aproximadamente en el centro de todos los que se deseen fotografiar, y se enfoca.
- Enfoque continuo, es cuando se hace una fotografía donde todo está enfocado, casi siempre se logra esto enfocando el objetivo al infinito y utilizando una distancia focal corta. Se suele utilizar mayoritariamente para la fotografía de paisaje.

1.2.2 Ciclismo

Nació en el siglo XIX como medio de transporte económico y práctico para distancias cortas. Las primeras bicicletas tenían las ruedas de madera. Con la aparición del neumático cerca del año 1890, el ciclismo inició una revolución en Europa ya que servía para el día a día de ir a un lugar a otro, y así inició su carrera en el área de competencias. El ciclismo es más que un deporte, es un benefactor social, luego de que se expandiera el conocimiento y práctica del ciclismo, este deporte se introdujo en los Juegos Olímpicos en 1896. (Tinajas, Navarro y Duran, 2007)

El término “bicicleta” se introdujo hasta en los 1860’s cuando fue adquirido en Francia para describir un nuevo tipo de transporte de dos ruedas con un accionamiento mecánico. Desde entonces se ha utilizado en francés e inglés para llamar a un vehículo de dos ruedas. Cuando en 1791 un noble francés, De Sivrac, construye un vehículo de dos ruedas, tenía probablemente una sola ambición, aquella de ofrecer al París elegante de entonces un motivo más para divertirse.

El ciclismo goza de una fuerte identidad cultural, se difunde hasta los niveles más básicos a través de la palabra escrita en internet. (Guidmondi, 2007)

El efecto de las bicicletas junto al desarrollo de las ciudades no será poco revolucionario, particularmente porque el uso de la bicicleta reduciría la suciedad que dejaban sin cesar en las calles los animales que en esos entonces se utilizaban para transportarse. También se reduciría el ruido y la confusión que se daba en los centros de las ciudades.

Pérez (1980), señala que el ciclismo ofrece valores benéficos indiscutibles para la formación integral para un individuo, ayuda a la actividad física. Es un verdadero deporte democrático, que todo el mundo practica o ha practicado poco, es bastante completo, el agente más perfecto del desarrollo muscular.

La práctica del ciclismo en millones de seres del planeta, justifica su entronque en la sociedad y lo convierten en un elemento más dentro de la cultura de los pueblos, más allá de cualquier valoración deportiva, o funcional. Después de dos siglos desde su aparición, nadie podría hablar ya de “boom”, moda o calificarlo desde un ámbito que no fuese pluridisciplinar en su práctica.

A raíz de la práctica del ciclismo, las personas fueron experimentando más cosas que se podrían hacer con la bicicleta aparte de usarla para recreación o transporte. Así mismo con el crecimiento de la carga vehicular y de población, los ciclistas buscaron otras alternativas para seguirse movilizand dentro de las ciudades, es acá donde inicia la práctica del ciclismo urbano. (Pérez, 1981)

a. Ciclismo urbano

Algarra y Gorrotxategi (1996), dice que desde una bicicleta el mundo tiene otro sentido, la práctica de la bicicleta es sobre y ante todo percepción, contrastación e información permanente, placentera o no, del propio mundo corporal y de la geografía que en cada instante recorremos. Es ideal para los amantes del paseo, los que buscan el encuentro

con ellos mismos desde el esfuerzo físico, para los que desde la soledad o la compañía intentan hacer del ocio un proceso ubicado en el placer.

El colectivo de ciclo turistas se establece en estos momentos en casi todos los países del planeta en el más numeroso y tal vez el más desasistido y desprotegido de las instituciones que no dan soluciones cuantitativas ni definitivas, frente al riesgo de compartir con los usuarios del motor las mismas infraestructuras viales. Los usuarios del mountain bike y los practicantes de ruta con bicicleta de carretera, integran el colectivo millonario de los ciclo turistas.

Así mismo, Algarra y Gorrotxategi (1996), indica que es la utilización de la bicicleta como medio de transporte para utilizar dentro de las urbes, puede ser para tramos cortos como para hacer el supermercado o para tramos un poco más largos como para ir a trabajar o a estudiar.

Esta parte del ciclismo está enfocado en algo más informal, ya que no necesita de un conocimiento profesional sobre la utilización del equipo para poder ejercerlo, por supuesto que también existe el área de ciclismo que se dedica netamente a fortalecer el cuerpo, mantenerlo ejercitado y para realizar competencias, esto no solamente de forma profesional sino también en la escena underground donde se practican estilos como el BMX o el Freestyle.

b. Ciclismo deportivo

El ciclismo deportivo abarca el movimiento de todos los músculos, dando lugar a una capacidad torácica muy amplia, lo que requiere además de un entrenamiento físico, también el aprender a tener una respiración conjunta con los movimientos que se van realizando. El ciclismo como deporte inicia por el año 1870 donde se funda la primera sociedad ciclista en Italia, pero el mismo tiempo se fundan en Londres, Estados Unidos, Alemania y Francia. La primera carrera en la historia del ciclismo fue llevada a cabo en Italia donde se unían las ciudades de Florencia y Pistoia. Cuando se iniciaron las

competencias en ruta, la historia del ciclismo nace ya que de esto se forma el Tour de France en el año 1903, el Giro de Italia en 1909 y la Vuelta de España en 1935.

Según Herlihy (2004), el ciclismo deportivo se deriva en diferentes tipos:

- Ciclismo en ruta que básicamente son las competencias sobre asfalto, como el famoso Tour de France.
- Ciclismo en pista, son disputas que se realizan dentro de un Velódromo y con bicicletas de pista, que son bicicletas normales pero modificadas.
- Cross county, se realizan en circuitos naturales, generalmente a través de bosques por caminos angostos con cuestas empinadas y descensos muy rápidos.
- Descenso (Downhill), es la modalidad en la cual se compite en un camino totalmente en bajada, con saltos y obstáculos naturales como artificiales.
- Four Cross (4X), modalidad parecida al descenso en la cual compiten cuatro ciclistas simultáneamente en un circuito en bajada con obstáculos y saltos espectaculares.
- Ciclismo de montaña, competencias que pueden ser en ascenso o descenso con saltos y obstáculos tanto naturales como artificiales.
- Trial, se trata de llegar sin velocidad y solamente con equilibrio desde el suelo a la cima de un obstáculo como un vehículo, pasamano, rocas, etc.
- Bici BMX, se practican en circuitos con curvas y obstáculos.
- Freestyle, consiste en hacer trucos en la calle o sobre un circuito previamente hecho.

Cuando se habla del ciclismo desde un ambiente competitivo, es terriblemente selectiva, no admite a cualquiera, no tolera la improvisación, no fundamenta en el azar la exigencia inmisericorde de los resultados. Aquí no vale todo, las carreras aparan desde un primer momento el atrevimiento y los sueños de cualquier espontáneo sin más méritos que el deseo del triunfo.

Toda competencia es de alta exigencia para el participante, necesitando que aporte el deportista, un proceso previo de aprendizaje y trabajo que ineludiblemente y en la actualidad, ha de estar gestado en sintonía con los procesos científicos que desde el estudio e investigación se va conociendo. (Algarra y Gorrotxategi, 1996)

c. Ciclismo recreativo

Este grupo da vida a lo que los sociólogos llaman “el ciclismo silencioso”, ya que lo nutren multitud de ciudadanos que desde diferentes prismas y en el anonimato disfrutan del sencillo uso de la bicicleta. No buscan resultados ni reconocimiento social o deportivo y lo practican por el mero placer que de la utilización de la bicicleta se desprende. La edad de los practicantes de esta manera, se extiende desde el niño que usa como juego el triciclo, hasta el anciano que en su tercera edad hace de la bicicleta una de las motivaciones de realización personal. (Tinajas y Durán, 2007).

Es muy similar al ciclismo urbano, con la diferencia que el ciclismo recreativo se practica en grupos familiares, ya sea en casa, parques, o calles residenciales donde no hay un riesgo de que ocurran accidentes. Se utiliza también para ejercicio físico y diversión. Siempre es recomendado que se utilice protección para las rodillas, cabezas y codos.

En Guatemala, el ciclismo recreativo es representado por los paseos familiares en las colonias, cuando los niños salen a bicicletear con sus papas, a explorar nuevos caminos. El Ing. Fritz García Gallont promovió la participación de los ciudadanos en actividades deportivas y recreativas mediante el programa llamado “Pasos y Pedales” donde los vecinos de distintas zonas podrían salir los domingos a estas áreas específicas a distraerse y tener un momento de salud ya sea caminando, paseando a sus mascotas,

correr y por supuesto bicicletear. Es allí donde la familia entera puede salir con sus bicicletas a pedalear con seguridad ya que las calles están cerradas exclusivamente para esta actividad. (Municipalidad de Guatemala, 2010).

d. Ciclismo como medio de transporte

Algarra y Gorrotxategi (1996), afirma que el ciclismo como medio de transporte posee un carácter funcional ya que permite resolver tareas cotidianas, de desplazamiento en el ámbito laboral, estudiantil, etc. propiciando ahorro económico, de reservas energéticas naturales y en multitud de ocasiones.

Indica que la bicicleta se utilizaba para hacer pequeños trabajos que en ese entonces no requerían el uso de automóviles de gasolina, como lo era el repartir periódicos o la leche. En la actualidad los mensajeros de pequeñas empresas también utilizan la bicicleta como medio para realizar su trabajo, por supuesto que en distancias cortas para no poner en riesgo su vida.

Con la aglomeración de automóviles dentro de la ciudad capital no sería de extrañarse que el uso de la bicicleta como medio de transporte diario incremente. Ya que es mucho más rápido en el momento de presentarse tráfico, sino que no es necesario que paguen parqueo en los lugares a donde se visita; incluyendo también el beneficio para la salud y el medio ambiente por no contaminar con humo o algunas otras sustancias como aceites y gasolina. (Tinajas y Durán, 2007)

De acuerdo a lo anterior, se puede concluir que la fotografía es una de las herramientas más importantes para la comunicación visual, es por eso que dicen que “una imagen vale más que mil palabras” porque puede comunicar información que muchas veces no se puede expresar con palabras. Los conocimientos fotográficos como la fotografía documental con la fotografía nocturna aplicados a un tema que tiene muchas formas de expresión como lo es el ciclismo urbano, se puede obtener un resultado positivo mostrando cada detalle de las distintas ramas del ciclismo y como se desempeña en la ciudad de Guatemala. El ciclismo en general es representado en nuestro país por la

Vuelta Ciclista que se realiza año tras año, pero debajo de este gigante deportivo se encuentra una parte muy importante para el desarrollo de la sociedad y de la urbe, que no se ha tomado en cuenta y necesita ser difundido; el ciclismo urbano. Es por esto que es necesario mostrar desde una perspectiva con imágenes el día a día de las personas que desempeñan el ciclismo urbano como el pan de cada día y qué es lo que aportan a la sociedad.

e. Ciclismo en el mundo

El Comité Olímpico de Guatemala (2009), comenta que el 23 de mayo de 1891 es una fecha histórica para el ciclismo, se realizó la primera Burdeos-París, un transporte impulsado por pedales, bielas y cadena adherida a unos piñones de la rueda trasera, lo que más tarde se empezaría a llamar bicicleta. Geo Lefèbvre, colaborador del periodista Henri Desgrange, le surgió una idea, la de organizar una carrera ciclista por etapas que diera la vuelta a toda Francia. El 1 de julio de 1903 nace el Tour de Francia, la prueba reina del calendario competitivo del ciclismo profesional en el mundo. Seis años después Italia ve nacer el primer Giro. España esperó un poco más y en 1935 el belga Gustave Deloor ganó la primera vuelta en tierra española.

f. Ciclismo en Guatemala

Según el Comité Olímpico de Guatemala (2009), el ciclismo en Guatemala hizo su aparición a finales de 1880, existiendo los famosos velocípedos de la época, que tenían una enorme rueda delantera y una pequeña trasera. En 1893 don Pedro Gavarrete, miembro de distinguida familia, viajó a París para realizar estudios y ahí encontró mucha afición por el deporte del pedal. En su retorno a Guatemala trajo la primera bicicleta con ruedas neumáticas, la cual al llegar a la aduana del Puerto de San José causó cierto estupor, pues no se le tenía contemplado y no sabían cómo conceptualizarlo, por lo que al final se acordó registrarlo como carruaje y así ingresó al país legalmente.

Dentro de los grandes pasos que se dieron para que el ciclismo en Guatemala fuera creciendo, se menciona la decisión del presidente José María Reyna Barrios de

exonerar de impuestos a las personas que importaban bicicletas para que de esta forma cualquier persona de diferente estrato social pudiera adquirir una bicicleta.

Así mismo durante la feria de Nuestra Señora de la Asunción, se realizaron las primeras carreras de bicicletas, el vencedor fue un joven de 16 años llamado Jorge Ubico Castañeda, quien llegaría a ser presidente de Guatemala del 1931 a 1944, es así con esta victoria que lo declaran el primer campeón ciclista del país. El primer velódromo que existió en el país y en Latinoamérica fue construido el 15 de septiembre de 1896 durante el gobierno de Manuel Estrada Cabrera.

En 1936 se realizó el primer Campeonato Nacional ganado por Francisco Vielman. Los primeros equipos femeninos se formaron en 1938 y así mismo se hacen las primeras competencias ganadas por Margot Santisteban y Lili Mollet. La primera competencia internacional fue ganada por el guatemalteco Ramón Montenegro, en segundo lugar por el salvadoreño Manuel Cáceres y en tercer lugar el guatemalteco Fernando Marroquín, esto en 1938.

De acuerdo a Álvarez Rosales (1999), en 1941 se realizó la Vuelta Centroamericana, ganando el primer lugar el guatemalteco Fraterno Vila, este premio, más otros ganados en países como Francia y Colombia fueron los detonantes para organizar la Vuelta Ciclística a Guatemala.

Luego de fundarse la Federación Nacional de Ciclismo –FNC-, el 4 de abril de 1957 se realiza la Primera Vuelta Ciclística a Guatemala, iniciando con la primera etapa en la Avenida La Reforma de un circuito de 100kms ganado por Jorge Armas, el primer portador del emblemático suéter Quetzal. La vuelta ciclística finaliza el 13 de abril con la noticia que el primera campeón fue Jorge Surqué Canel con un recorrido de 910 kilómetros en 25 horas y 9 minutos.

En el 2001 se inauguró el nuevo Velódromo Nacional de Guatemala que sirve para preparar de una mejor manera a los ciclistas de pista para competir en competencias internacionales.

g. Ciclovía en Guatemala

La Municipalidad de Guatemala (2014), indica que la Organización Mundial de la Salud – OMS -, hizo énfasis en la importancia del crecimiento de las ciudades y su incidencia en la salud de las personas, por lo que instó a los gobiernos a crear programas en los que estimule el uso de los transportes públicos colectivos, desplazamiento peatonal y el uso de la bicicleta, la cual es el medio de transporte más sostenible, económico y ecológico. La creación de espacios para medios de transporte alternos como la bicicleta, ayuda a prevenir problemas futuros, a evitar congestionamientos, da seguridad a las personas que utilizan la bicicleta para transportarse, así como mejora la salud.

Es por esto que la Municipalidad inicia la construcción de las ciclovías en el 2001; áreas creadas especialmente para que los ciclistas puedan transitar en forma segura a un lado de las calles. Hasta el momento se han construido varias de ellas. La ciclovía de la estación El Carmen en zona 12, la primera en su género en la ciudad, fue creada para beneficiar principalmente a los estudiantes de la USAC en un recorrido de aproximadamente mil doscientos metros desde la calzada Aguilar Batres hasta la entrada. Posteriormente se inicia la construcción de la ciclovía CUM-Mariscal 11, con tramos pendientes de construcción. La ciclovía en la avenida Simeón Cañas en la zona 2, que junto a la ciclovía construida en la Avenida Reforma conectará desde el Mapa en Relieve hasta el Monumento del Papa en zona 13, a este proyecto se le llama Ciclovía Eje Central ya que se conecta para dar paso libre desde la zona 2, pasando por zona 1, zona 4, zona 10 y finalmente zona 13 y 14.

Desde antes de inaugurarse la ciclovía en la Avenida de la Reforma ya cuenta con el primer altercado, dos jóvenes circulan la noche del 13 de marzo de 2014 por los carriles de la ciclovía entre carcajadas y halagos. Al día siguiente se difundió este video por las redes sociales Facebook y Twitter, donde los usuarios se quejaron y pedían a las autoridades un castigo por la irresponsabilidad de los jóvenes. (León, 2014) Finalmente el juzgado de Tránsito de la comuna capitalina emitió una multa de Q25,000.00 contra la placa del automóvil al cometer una acción que puso en riesgo la vida de otras personas. Asimismo las dos personas debían realizar trabajo comunitario como limpiar baños

públicos administrados por la comuna, limpiar buses del transmetro y realizar labor social en el basurero de la zona 3. (Soy502, 2014)

La Dirección de Obras de la Municipalidad de Guatemala sigue en la búsqueda de construcción y ampliación de las rutas de ciclovías en la ciudad, actualmente hay varios proyectos en construcción, como la ciclovía en zona 7 que consta de 700 metros a lo largo de la 30 avenida iniciando en la 13 calle hacia la Calzada San Juan, confinada por las colonias Kaminal Juyú I y Tikal I. (Municipalidad de Guatemala, 2014).

La zona 5 también tendrá su propia ciclovía que abarcará desde la 10ma calle hasta la 17 calle, específicamente en Jardines de la Asunción. Se realizaron trabajos de remodelación en el arriate central logrando una longitud de 1,200 metros de largo así como la creación de un área jardinizada para descanso de los usuarios. (Municipalidad de Guatemala, 2014).

En San Cristobal, zona 8 de Mixco, realizarán también una ciclovía de 4 kilómetros aproximadamente, la longitud del camellón central del boulevard.

Es importante saber cada uno de estos terminos y la realidad histórica de cómo se ha ido desarrollando el ciclismo en Guatemala, de porqué cierta cantidad de población tiene la necesidad de hacer ese cambio radical e iniciar a utilizar la bicicleta como una opción primaria de transporte, de ejercitador corporal e inclusive como distractor. La fotografía tiene un rol importante en este tema de investigación ya que es una de las formas más eficaces e indicada para evidenciar los problemas que existen en la actualidad y también de demostrar como ha ido creciendo el número de personas que utiliza dicho transporte; sobre todo enfocando las imágenes en fotografía documental ya que no son imágenes fabricadas, con gente posando, sino la realidad al 100%, donde se puede observar a las personas en su estado puro al utilizar una bicicleta, al disfrutar de un paseo y al practicar deporte. Junto a las imágenes se ha decidido realizar una serie de cuestionarios a personas que han involucrado en sus vidas el uso de la bicicleta en cualquiera de sus facetas para poder realizar un informe final de la situación actual.

II. Planteamiento de Problema

Actualmente la ciudad de Guatemala tiene un promedio de 1.2 millones de vehículos en circulación, cifra que sigue en aumento. (Siglo 21, 2014) Pero este no es el único medio de transporte que circula por las arterias principales y sobre todo por las calles de la ciudad; las bicicletas han venido a sustituir para muchos el carro, las camionetas e inclusive los tuc tucs. El uso de la bicicleta no solamente ayuda a trasladarse de un lado a otro sin necesidad de estar en el tráfico, sino que también ayuda al medio ambiente, ya que no emana aires tóxicos, ocupa menos espacio y ayuda a la salud de las personas que la utilizan.

La bicicleta no solamente ha funcionado como recreación, sino en la actualidad cumple diferentes funciones, sirve para trabajar, como transporte, hacer ejercicio, etc. De alguna u otra manera es uno de los mejores vehículos para moverse en grandes o pequeñas distancias. Sin embargo, la ciudad capital no es apta para que se utilice este transporte sin ningún peligro, ya que hay pocas ciclo vías habilitadas en vías principales que permitan el paso exclusivo de bicicletas, no hay una educación vial en los conductores de automóviles y transporte público y de esa forma no respetan el espacio que deben de tener para moverse.

Existen grupos que con el tiempo han ido divulgando y distribuyendo la propuesta del uso de la bicicleta; grupos que hacen recorridos por el centro histórico y otros puntos de la ciudad para que las familias vayan juntas a recrearse y conocer; también jóvenes que se reúnen una vez al mes en la noche para hacer un recorrido nocturno y fomentar el ciclismo como un deporte sano y entretenido, realizan actividades como competencias, exhibiciones y deportistas invitados.

Sin duda alguna es una de las mejores opciones como transporte alternativo, pero aun así muchas personas no saben el beneficio de utilizar la bicicleta en su rutina. Es por eso que a través del presente estudio se busca evidenciar por medio de la fotografía, cómo el ciclismo es una forma de transporte, de entretenimiento y deporte, así como el mostrar los avances y lo que se necesita para mejorarlo.

2.1 Objetivos de la investigación

2.1.1 Objetivo general

Elaborar un portafolio fotográfico sobre el ciclismo como forma de transporte, de entretenimiento y de deporte.

2.1.2 Objetivos específicos

- Identificar los requerimientos y condiciones que se necesitan para practicar el ciclismo, así como las condiciones actuales.
- Describir el estilo de vida que adoptan las personas al utilizar el ciclismo como medio de transporte, entretenimiento y deporte.
- Mostrar los riesgos que enfrentan las personas en los diferentes usos que le dan al ciclismo.
- Presentar un portafolio fotográfico sobre el ciclismo como forma de transporte, de entretenimiento y de deporte.

2.2 Público objetivo

La presente investigación va dirigida a mujeres y hombres entre los 7 y 80 años de edad, que vivan en la ciudad capital, de nivel socio económico medio-alto, bajo. Personas que utilizan la bicicleta para actividades diversas, como entretenimiento o recreación, practicar deporte, y como medio de transporte.

Asimismo va dirigido a toda la sociedad guatemalteca, para que conozcan los beneficios y ventajas del uso de la bicicleta en sus actividades diarias.

2.3 Elementos de contenido

- **Portafolio fotográfico:** Castellanos (2003) cita a Eugene Smith, fotoensayista, quien define como portafolio fotográfico o ensayo fotográfico (como él lo denomina), como una narración visual larga. Es la novela en la literatura expresada en fotografías. Un conjunto de imágenes que estructuradas coherentemente exponen los pensamientos, reflexiones y hallazgos del fotógrafo sobre un asunto al que ha dedicado un tiempo en su investigación, donde ha arañado para encauzar un relato visual que enamore. Debe estar pensado, cada foto en relación con las otras de la misma manera que se escribe un ensayo.

- **Ciclismo:** consiste en la utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano, generalmente para distancias cortas. Consiste en la utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano, ya sea al trabajo, de compras, para hacer gestiones o de ocio; se trata por tanto de distancias cortas o medias recorridas en medio urbano y sus alrededores. (Salinas, 2010)
 - Como medio de transporte: actualmente los medios de transporte más eficientes de las ciudades son la bicicleta y los sistemas de transporte masivos debido a sus beneficios económicos, ambientales y sociales. La bicicleta, es el medio de transporte más saludable, más ecológico y más barato, tanto para el usuario como para la economía nacional. Utilizar la bicicleta permite efectuar ejercicios aeróbicos, los cuales son importantes para combatir el alto colesterol, la obesidad, la diabetes y la depresión. (Salinas, 2010)

 - Como deporte urbano: existen dos modalidades, BMX RACE y también el Estilo libre o *Freestyle*, el primero se practica en circuitos con curvas y obstáculos, actualmente es deporte olímpico. El segundo consiste en hacer trucos sobre la bicicleta. Existen dos tipos de *Freestyle*: *Freestyle* urbano que consiste en hacer trucos en la calle, plazas,

escaleras, etc. Freestyle en rampa: este se practica sobre un circuito previamente hecho. (Salinas, 2010)

- Como recreación o entretenimiento: es la práctica del ciclismo sin ánimo competitivo, usando la bicicleta como medio de ejercicio físico, diversión, transporte o turismo. Se realizan viajes cortos durante el día, o viajes más largos que pueden durar días, semanas e incluso meses; en esta modalidad se viaja llevando consigo los elementos necesarios para sobrevivir, aunque unos cargan con la casa a cuestas (tienda de campaña) y otros prefieren pernoctar en hostales, albergues, etc. es bastante común que se realice en solitario. (Salinas, 2010)

2.4 Alcances y límites

El portafolio fotográfico representa las diferentes formas en las que se puede utilizar la bicicleta, ya sea como medio de transporte, como deporte o como recreativa; y los beneficios de su uso.

Igualmente procura ser un apoyo de los grupos que han ido informando a la población sobre las ventajas del ciclismo urbano, y también como una muestra para las personas que lo vean y que con ellas puedan entender la importancia de implementar su uso en la ciudad.

Las fotografías se realizaron únicamente en la ciudad capital debido a que es donde ya se comenzó la implementación de ciclovías, se tomaron en el centro histórico (zona 1, zona 2, zona 3), la Avenida Reforma, Avenida Las Américas, Jardines de la Asunción, Zona 7, USAC, por los cambios que se han realizado en cierre de calles, nuevos espacios para el paso de peatones e inauguraciones de ciclovías exclusivas para ciclistas. Se realizaron treinta fotografías en total con un equipo fotográfico compuesto por cámaras Canon XSi, Canon T3i, trípode y un flash externo.

2.5 Aporte

El aporte visual que dará el portafolio fotográfico es para concientizar e informar a la población guatemalteca sobre el significado del ciclismo urbano, qué es lo que se realiza a diario con las bicicletas, las formas en que puede ser utilizada.

Asimismo pretende informar a la población sobre la contribución hacia el medio ambiente, el gran impacto ambiental que tiene el cambiar el carro por la bicicleta, la importancia de dejar de utilizar un vehículo automotor que contamina lentamente el país y planeta. Se busca promover la utilización de un medio de transporte que no solamente disminuya humo a la ciudad sino que brinde salud al cuerpo del usuario.

Se evidencia el beneficio del uso de la bicicleta como entretenimiento, las ventajas, los procedimientos y reglas de seguridad que se deben tomar antes de salir de casa y al momento de estar transitando en las calles de la ciudad. El ciclismo deportivo también se incluye, ya que con esto se demuestra que no es solo entretenimiento, sino un deporte que puede poner en disciplina a sus practicantes y aprender a formar parte de un grupo con el que se sienta identificado.

Con las fotografías, los observadores podrán comprender de una forma más clara y cercana cuáles son los cambios que el uso de la bicicleta está haciendo notar en la ciudad capital, porque una imagen puede captar de una mejor forma lo que las palabras no pueden concretar.

Profesionalmente la realización de este estudio de investigación servirá no solo para ser el punto de partida en cuanto al tema del ciclismo urbano en la ciudad de Guatemala, sino que aportará imágenes profesionales donde se podrá ver la aplicación de las técnicas fotográficas en un tema de investigación.

III. MÉTODO

El portafolio fotográfico se ha realizado a través de un trabajo de investigación de tipo descriptivo, con la finalidad de mostrar los beneficios y las actividades que se realizan actualmente en el ciclismo urbano que comprende las áreas de deporte, recreación y el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Guatemala. Con la investigación se quiere mostrar una perspectiva diferente del uso de la bicicleta, como una alternativa en una ciudad donde habitan miles de personas, así como mostrar lo que está surgiendo en la sociedad, sobre todo en el ambiente juvenil, tomando como base la aglomeración de vehículos automotores.

Babbie (2000), cita que la investigación descriptiva es la que busca desarrollar una imagen o fiel representación del fenómeno estudiado a partir de sus características. Se miden conceptos con el fin de especificar las prioridades importantes de comunidades, personas, grupos o fenómenos bajo análisis.

Según Ang (2004), el portafolio fotográfico se crea a través de diferentes imágenes que se componen de una preselección definida, con orden y que se enfoca a una historia lineal o un grupo de imágenes relacionadas entre sí.

3.1 Sujetos o fuentes de información

Sujetos

Como sujetos de esta investigación se tomaron en cuenta a ciclistas, ya sean hombres o mujeres de 15 a 50 años de edad que utilicen la bicicleta dentro de su rutina, para transportarse, trabajar, recreación y para deporte.

Sujeto	Edad	Género	Área de ciclismo	Tiempo de realizarlo	Horarios de uso	Zonas donde se transporta
A	45	M	Urbano	10 años	Fines de semana	Centro histórico
B	23	M	Recreativo	7 años	Diario	Ciudad (zona 1, 2, 4, 10, 14)
C	47	M	Trabajo	15 años	Diario	Centro Histórico
D	21	F	Transporte	3 años	Diario	USAC
E	24	F	Deporte	5 años	Diario	Federación, casa, ciudad

Fuentes de información

- Municipalidad de Guatemala, la Municipalidad es el ente del Estado responsable del gobierno del municipio, es una institución autónoma. Su papel es el de realizar y administrar los servicios que necesita la ciudad o un pueblo. Una de sus funciones más importantes es planificar, controlar y evaluar el desarrollo y crecimiento del territorio, así mismo tiene que prestar atención a los temas sociales para mejorar y proveer una mejor calidad de vida a los vecinos. Se entrevistó a Diego Girón, Jefe del Departamento de Movilidad Urbana.
- Federación Nacional de Ciclismo de Guatemala - FNC -, institución que se funda en el año 1945 siendo su primer presidente Arturo Aguirre. En

1950 se organizan los VI Juegos Centroamericanos y del Caribe en Guatemala y con la participación de más de 10 ciclistas es como se decide inaugurar el Velódromo Nacional en la finca La Aurora. En 1957 se realiza la Primera Vuelta Ciclista a Guatemala, donde participaron ciclistas de México, El Salvador y Guatemala. Desde un comienzo la FNC se dedicó a entrenar grupos de personas interesadas en ejercer la disciplina del ciclismo como deporte, incluyendo dentro de sus programas el ciclismo de pista que se realiza en los Velódromos. Se entrevistó a Carlos Federico Martel, Vocal II de la Federación.

- Biciudad es un movimiento impulsado desde la sociedad civil cuyo objetivo es favorecer las condiciones de seguridad e infraestructura, así como la concientización de la población, para impulsar la bicicleta como medio de transporte en las ciudades de Guatemala. Con ese objetivo, desde su nacimiento el 22 de abril de 2012 gestionaron proyectos que buscan la creación de una “bicultura” entre la población, así como la generación de política pública e infraestructura ciclo-incluyente en las ciudades. Por ello buscan alianzas estratégicas con el gobierno local, nacional, así como organizaciones de la sociedad civil y el sector privado.
- Masa Crítica Guatemala, es un colectivo de ciclo usuarios que tratan de implementar el respeto diario hacia los usuarios de las bicicletas. Nace de la necesidad de protección en grupo de la violencia vehicular y de la falta de infraestructura para su movilización. Trata de crear conciencia y respeto al implementar un sistema alternativo de transporte haciendo válido el uso de la bicicleta como medio de transporte. Promocionan el uso de la bicicleta como medio de transporte inocuo al ambiente debido a los múltiples beneficios, urbanísticos, ambientales y de salud. Este movimiento de Masa Crítica está presente a nivel mundial creado en 1992 por George Bliss estadounidense.

3.2 Técnicas e instrumentos

Para realizar la investigación se utilizó como instrumento la entrevista, debido a que es la forma en la que se puede obtener información concreta de lo que está sucediendo respecto al tema del ciclismo urbano en la ciudad capital.

Se define la entrevista como un acto comunicativo que se establece entre dos o más personas y que tiene una estructura organizada a través de la formulación de preguntas y respuestas. Es una de las formas más comunes y puede presentarse en diferentes situaciones o ámbitos de la vida cotidiana. Alguien cumple el rol de entrevistador o formulador de preguntas y alguien que cumple el rol de entrevistado. (Taylor, 1987)

La entrevista consiste en una serie de preguntas abiertas que se realizaron a los representantes de las instituciones elegidas que aportaron la información necesaria sobre el tema de ciclismo urbano en Guatemala. Se hicieron preguntas específicas por cada fuente de información donde se abarcó el tema de cómo cada área del ciclismo urbano ha beneficiado el estilo de vida de las personas o de la sociedad; se concretó una cita con los representantes de cada organización para poder realizar las entrevistas en persona. Como cada organización trabaja áreas diferentes, se realizó un instrumento por organización y por lo tanto no es funcional utilizar el mismo instrumento para todas las fuentes de información. (Ver anexos 1, 2, 3, y 4)

Así mismo, se utilizó el instrumento de la entrevista para los sujetos, ya que se entrevistó a personas no pertenecientes de una organización o empresa; estos brindaron información del uso que hacen de la bicicleta, de qué forma ha contribuido para la vida profesional, personal y social en cada uno de ellos. (Ver anexos 5, 6, 7, 8, y 9)

3.3 Procedimiento

Una vez aprobado el anteproyecto por las autoridades del Departamento de Ciencias de la Comunicación, se realizó el trabajo de campo de la siguiente manera:

- a. Se concretaron las citas para realizar las entrevistas a los sujetos.
- b. Agendar las reuniones con los representantes de las instituciones establecidas para aplicar el instrumento.
- c. Se transcribieron las entrevistas realizadas para complementar la investigación.
- d. Se concretaron los lugares y horas para realizar la toma de las fotografías a los sujetos, que servirán para el portafolio fotográfico (en el caso del velódromo)
- e. Se realizaron la toma de fotografías en otras áreas de la ciudad (ciclo vías, usuarios varios, calles principales que no tengan ciclo vías, etc.)
- f. Se post produjeron las fotografías tomadas.
- g. Se entregaron las fotografías al asesor para su revisión.
- h. Por ser necesario, se programaron otros horarios para tomar más fotografías.
- i. Se realizó el análisis de los resultados.
- j. Se elaboró la discusión de resultados.
- k. Se escribieron las recomendaciones.
- l. Se preparó el informe final de la investigación.
- m. Impresión del portafolio fotográfico.
- n. Se entregó la tesis terminada.

IV. RESULTADOS

A continuación se presentan los resultados durante la toma de fotografías para el portafolio final.

El momento en el que se decidió realizar el portafolio fotográfico sobre el ciclismo urbano en Guatemala fue cuando encontré un pequeño documental en YouTube donde hablaban de la forma en que Holanda se convirtió en el primer país a nivel mundial con un sistema completo y funcional de ciclovías. La idea surge en el momento en el que Guatemala daba sus primeros pasos en la construcción y creación de espacios para los ciclistas.

Afortunadamente tuve la oportunidad de viajar a Holanda donde pude ver de cerca el funcionamiento del sistema de ciclovías en ese país, específicamente en Ámsterdam. Ahí decidí tomar fotografías para tener una base en la investigación visual y trabajo de campo.



Posteriormente en Guatemala decidí organizar la toma de fotografías por temas diferentes. El entretenimiento en bicicleta, ciclovías existentes y en construcción, espacios deportivos y la bicicleta como medio de transporte y trabajo. De esta forma el trabajo iba a ser más fácil de realizar y de abarcar lo más posible las ciclovías existentes y a las personas que ya hacen uso de este medio de transporte, de entretenimiento y de deporte.

4.1 Deporte

Al organizar la toma de fotografías decidí ir a dos partes importantes, primero al Velódromo donde se encuentran los ciclistas de pista, ahí es donde se entrenan para las competencias tanto nacionales como internacionales. Tuve dos acercamientos, uno de ellos fue directamente en el velódromo donde me dijeron que no podía ingresar por no ser federada y no tener la autorización de la Federación de Ciclismo. En el segundo acercamiento decidí contactar a la Federación para solicitar información de cuando habrían competencias para poder ir a tomar fotografías haciéndoles saber que estaba realizando mi tesis respecto al ciclismo y que era necesario también tomar fotografías de un lugar tan importante para este tema, inmediatamente me dieron la información de las competencias indicando que no debía presentar ninguna identificación. Al llegar fui atendida por el encargado de recibir a medios y me explicó cómo funcionaba el sistema de competencias, qué equipo utilizan para resguardar la seguridad física, calentamiento, etc.



4.2 Recreativo

Al organizar esta toma de fotografías no fue tan difícil, básicamente organicé un horario para tomarle fotos a las personas que van a pasos y pedales o en los parques ya que estos son los lugares en donde la mayoría de familias salen de paseo recreativo con sus bicicletas.

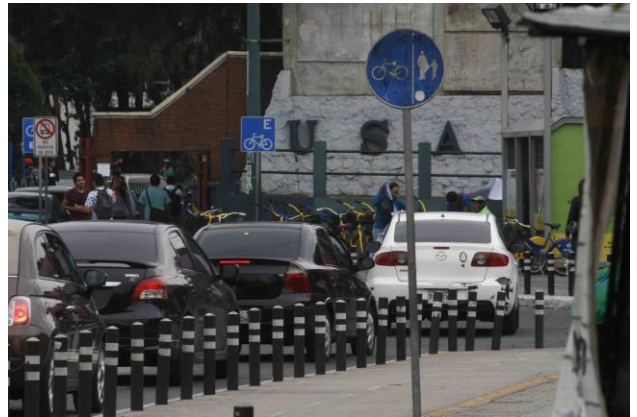


4.3 Medio de transporte

Para capturar las fotografías de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte lo divide en dos grupos. Los que utilizan las ciclovías y aquellos que usan la bicicleta como medio de trabajo/transporte. Para tomar fotografías de las ciclovías realicé un recorrido por las más importantes, siendo estas en zona 2, zona 5, zona 3 (en construcción), zona 10, zona 13 y USAC.

Para realizar las fotografías a las personas que usan sus bicicletas para trabajar fue un poco más tardado y difícil ya que la mayoría las usa en zona 1 y entre semana, en horarios complicados ya que es en hora laboral.







V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

A través del trabajo de campo realizado en la ciudad de Guatemala, se logró identificar las fortalezas y debilidades en el ciclismo urbano. A continuación se discutirá los resultados finales de las entrevistas donde se evidencian la escena actual de este movimiento que la sociedad poco a poco ha ido adoptando en su vida diaria.

Al realizar las entrevistas, las personas eran muy receptivas al respecto ya que en su mayoría consideran que el ciclismo tiene muy poco espacio en la sociedad y agenda periodística, también creen que es importante dar a conocer el estilo de vida que se adopta. La decisión de involucrarse al mundo del ciclismo varía en cada uno, uno de ellos hace uso de la bicicleta desde que es niño, lo ha ayudado a través de su vida y no solamente en el área deportiva, sino también en el diario vivir, ya forma parte de su vida, eso le asegura la importancia de no querer dejarlo, tanta es su pasión que actualmente es dueño de una tienda donde repara, crea y mejora bicicletas, también vende artículos y organiza eventos, recorridos, talleres, etc. Uno de los eventos por los que se hizo conocido fueron los encuentros de Bici Polo, que consistían en jugar una partida tradicional de Polo con la única diferencia de usar bicicleta en lugar de caballo, adecuado justamente para el ciclismo urbano. También fue uno de los que más solía organizar recorridos nocturnos en formato para principiantes, intermedios y avanzados.

También encontramos casos de familias de ciclistas que llevan practicándolo de generación en generación, como el caso de una de ellas, de papa triatleta, quien junto a su hermana empezaron a seguir su ejemplo y se iniciaron en el triatlón, es hasta que uno de los técnicos de la Federación Nacional de Ciclismo las ve y las invita a practicar ciclismo de pista, luego de eso se enamoraron de la disciplina en ese deporte y decidieron quedarse. Ella junto a su hermana realizan competencias tanto nacionales como internacionales, ganando premios, medallas y cada vez tratan de perfeccionar su técnica en el deporte. Sus energías las enfocan en el equipo de ciclismo de pista que representa a Guatemala.

A pesar de que en ambas experiencias el deporte ha sido el más destacado, también existen muchas personas que han decidido utilizar la bicicleta como medio de transporte. Una de ellas comenta que su principal razón para moverse en la ciudad con su bicicleta fue la ausencia de carro y la falta de seguridad en el transporte público. Empezó a llevarla a actividades, luego al trabajo y poco a poco fue recorriendo más lugares en la ciudad, dándose cuenta que era el transporte ideal para rutas cortas, cuando necesitaba moverse a lugares un poco retirados del centro no la podía llevar. Al darse cuenta que en nuestro país la mitad del año llueve y la otra no entonces solamente le solucionaba para los meses secos.

Todos coincidían que una vez empezaron a utilizar este transporte ya no podían obviarlo al momento de tener que salir a las calles, no solamente por facilitar la movilidad en las calles sino que es un ejercicio físico completo y necesario para la salud física. Si no era por su familia, fue por decisión propia o por influencia de amigos, pero todos coincidieron que es una de las mejores decisiones que habían tomado y no se arrepentían.

La rutina es una de las más afectadas al momento de iniciarse en el mundo de las dos ruedas, todo empieza a girar en torno a los horarios de prácticas y entrenamiento, al tiempo que tomará llegar de un lado al otro, y si las condiciones climáticas son adecuadas para usar la bicicleta; la posibilidad de que no tengan donde parquear es uno de los aspectos que más hacen dudar a los usuarios ya que no la pueden llevar a todos lados.

Una de las entrevistadas relata que desde que inició sus entrenamientos en bicicleta de ruta esa ha sido su prioridad, ya no sale de fiesta en la noche y redujo las reuniones con amigos porque todo lo relaciona con desvelos y ya no poder despertarse temprano a entrenar. De la misma forma sus metas han cambiado, ya no solo piensan en graduarse, casarse y tener una familia, claro que son sueños que pueden cumplir pero sobre todo desean ser contratadas por equipos, entrenar y competir fuera del país.

El estado de ánimo sin duda alguna cambia vigorosamente al utilizar la bicicleta, es muy diferente ir en el tráfico sentado en un carro sin moverse que ir bicicleteando, moviendo

los músculos y escuchando buena música en los audífonos. El estrés se reduce casi un 100%, y escribo casi ya que afirman que siempre deben ir atentos a los riesgos en el camino y su entorno. El cuerpo se acostumbra a un nivel de actividad física que en otros transportes no se podría usar, la mente se vuelve más positiva y enérgica. Para las mujeres el salir a las calles en un medio de transporte no convencional se vuelve una experiencia mucho más motivante, empodera a las usuarias ya que la sociedad machista suele pensar que las mujeres en bicicleta pueden sufrir más accidentes o el nivel de riesgo es más alto, sin embargo cada una de las entrevistadas afirma que con el uso correcto, con responsabilidad y buen criterio los riesgos se reducen y no tienen motivo para temerle a las calles en este transporte. La liberación de endorfinas es una de las cosas positivas de transportarse en bicicleta, te produce felicidad y vas por el camino más atento y observando todo alrededor. Uno de los entrevistados nos comenta que ha conocido muchas personas increíbles gracias a la bicicleta, historias diarias que cuando uno va en carro no puede distinguir o no presta importancia.

La economía también es uno de los grandes beneficios de movilizarse en bicicleta, una de ellas nos indica que se ahorra más de Q500 mensuales, lo único en lo que gastaba era en reparaciones de llantas pinchadas o a veces en parqueos. La reducción de rutas beneficiaba muchas veces el tiempo estimado de llegada, se conocen rutas que con automóviles no se pueden tomar o inclusive atajos que antes no habían visto. Es una forma de ahorrar también el tiempo, la energía y el cansancio mental que puede generar ir en una camioneta llena de gente o ir atrapado en un carro.

Las deportistas afirman que los cambios físicos son los primeros que se empiezan a notar, una reducción de peso más rápido de lo normal, tonifican músculos y sobre todo que el cuerpo se acostumbra a un entrenamiento fuerte por lo que la resistencia corporal se intensifica cada vez más. Se queman muchas calorías no solamente en forma deportiva sino que también cuando se transportan de un lugar a otro, las piernas se ponen más musculosas y el abdomen y brazos rígidos. Al momento de dejar los motores por un lado y tomar la decisión de utilizar un transporte de dos ruedas que sea impulsado por las propias piernas, los beneficios empiezan a notarse rápidamente.

También existen los beneficios ajenos al cuerpo, con esto me refiero a la mejoría del medio ambiente ya que se deja de consumir gasolina por lo que la contaminación que sale de un automóvil ya no existirá, el aire se purificará, se reducirá el smog; en resumen el clima mejorará si todos decidieran utilizar la bicicleta en lugar del carro. Así mismo los ciclistas entrevistados comparten que es un transporte económico ya que la gasolina que utiliza son los pedalazos que uno da; y los servicios generales que normalmente se hacen a una bicicleta puede costar Q200 aproximadamente. Si las bicicletas son bien mantenidas, pueden durar mucho más que un carro.

El movimiento del ciclismo urbano ha venido en aumento desde hace 5 años, por lo que es uno de los puntos positivos que algunos de los entrevistados recalcaron, el ciclismo urbano unifica ya que se organizan muchas actividades para el público tanto novato como experto, casi todos los días hay “pedalazos o colazos” como se les dice a los recorridos urbanos grupales en la ciudad. Estas actividades sirven para unir las amistades o hacer nuevos amigos.

Dentro de las preguntas realizadas a los entrevistados se les solicitaba enumerar las debilidades existentes actualmente en las ciclovías, en las calles, lo negativo de manejar bicicleta en una ciudad donde la circulación de este transporte todavía no es mayoritaria. Una de los puntos que mencionaron es la temporada de invierno que dura aproximadamente la mitad del año. Cuando cae lluvia copiosa por diversas razones se convierte un riesgo manejar bicicleta, las calles se vuelven resbaladizas por los diferentes tipos de líquidos que tiene (aceite, gasolina, jabones, etc.), asimismo los carros no miden la velocidad por lo que pasan rápido en los charcos y empapan a los ciclistas con el agua sucia de las vías.

Luego la falta de parqueos tanto públicos como privados para bicicletas es otro de los impedimentos para utilizar este transporte. Algunos centros comerciales ya cuentan con áreas específicas para las bicicletas, sin embargo la mayoría no cuenta con este beneficio y tienen que buscar otro lugar donde tengan parqueos. Se abstienen de

parquear en cualquier poste en la calle ya que desafortunadamente es más fácil robarse una bicicleta.

Las mujeres llevan otro punto negativo a su favor por encima de todo lo que ya se ha mencionado pues llevan la desventaja del acoso sexual que sufren constantemente reciben en las calles pero que en una bicicleta aumenta, esto debido al machismo erradicado en la sociedad.

La infraestructura vial y el respeto hacia el ciclista son los aspectos negativos más mencionados durante las entrevistas. Las calles más transitadas se vuelven peligrosas de utilizar ya que los carros siempre van muy rápido, menciona una de ellas, recomienda abstenerse de utilizar bulevares o periféricos para evitar cualquier accidente con camionetas o transporte pesado. El mal estado de las vías, los hoyos, baches, obstáculos como construcciones, etc., es otro factor de riesgo, de esa forma se pinchan más rápido las llantas, puede hacer que los ciclistas se caigan, y esquivar las construcciones se vuelve más difícil.

La mala educación vial que tienen los pilotos de carros, transporte público y sobre todo transporte pesado es el enemigo de todos los ciclistas. Cada uno de los entrevistados manifiesta que la ausencia del respeto y del conocimiento del reglamento de tránsito hace la movilización más complicado, es necesario fomentar más respeto hacia los ciclistas y sobre todo crear más ciclovías para que los ciclistas tengan sus propios carriles y evitar todo tipo de accidentes que ya ocurren.

Al finalizar las entrevistas con los sujetos de investigación, se pasó al siguiente paso que era el de entrevistar a asociaciones y entidades ciclistas que apoyaran el ciclismo urbano en cualquiera de sus expresiones. Algunos de ellos fueron amables y estaban dispuestos a aclarar cualquier duda y comentario que surgiera durante la entrevista, otros de ellos se mostraron cerrados y podría decirse que celosos respecto a la información que daban.

Actualmente la Municipalidad de Guatemala juega un papel importante para el desarrollo principal del ciclismo urbano. Dentro de esta gran institución se encuentra la Unidad de

Movilidad Alterna, esta es la sección donde se encargan de todos los proyectos que surgen para el beneficio del transporte de los ciudadanos, tanto transporte colectivo como el trans-metro como el ciclismo y el espacio peatonal. Por ser la entidad que más peso tiene dentro de los proyectos en pro de los ciclistas, es la que constantemente esta buscando, investigando y creando ideas para ir adelante con el proyecto de las ciclovías. Durante la entrevista mencionaron que hay diversidad de planes enfocados en el desarrollo de las ciclovías que ya han sido construidas. Una de ellas es crear una red de ciclovías que estén unidas y que abarque toda la ciudad, asimismo en un futuro implementaran el servicio de estacionamientos donde puedan dejar la bicicleta y ahí mismo subirse a un trans-metro, ir a su destino, regresar, bajar en la estación, tomar su bicicleta y regresar a casa. A largo plazo desean implementar el servicio de bicicletas públicas para que cualquier ciudadano pueda utilizarlo; sería similar al sistema que existe en la USAC con la diferencia que se cobrará por el uso.

Como medidas para mejorar la seguridad de los ciclistas, mencionan que aparte de tener a agentes de la Policía Municipal de Tránsito en las ciclovías para que estén vigilando por cualquier medida incorrecta que llegue a suceder, se instalará más iluminación, señalización, etc. También realizarán una campaña para concientizar a la sociedad sobre el uso de la bicicleta, hacerles ver que en la pirámide de prioridad la bicicleta es el primero y de último estan los automóviles. Hacer una campaña de respeto hacia el ciclista tanto para el piloto de carros y transporte pesado como para el peatón.

La asociación Bciudad es otra de las entidades que se tomaron la tarea de apoyar el movimiento ciclista en Guatemala. Su visión es convertir las ciudades de Guatemala en metrópolis ciclo-incluyentes y su misión es favorecer las condiciones de seguridad e infraestructura, así como la concientización de la población, para aumentar la cantidad de ciclistas en la metrópoli. Bajo esta declaración realizan actividades en diferentes programas de bicicultura donde promueven la seguridad vial, promocionan la construcción de la infraestructura ciclista (ciclovías, parqueos, etc) y dan asesoría a instituciones sobre movilidad sostenible que no solamente va dirigida a los ciclistas sino a los peatones.

Para llevar esto a cabo han debido realizar alianzas con diversas municipalidades para que apoyen las actividades y no solamente con la promoción y autorización de eventos sino han entablado diálogos para la creación e instalación de biciparqueos públicos.

Dentro de las dificultades que encontraron en algunas ocasiones es que algunas autoridades buscan más el tinte político-partidista en lugar del bien común, por lo que algunas actividades no alcanzan el público objetivo requerido o el mensaje no es el que Bciudad deseaba difundir ya que en todas sus gestiones desean dejar el mensaje de voluntad de cambio. Recalcan que es necesario buscar alianzas tanto con el sector privado como el público ya que el presupuesto público no siempre alcanza para financiar todos los proyectos, por lo que poco a poco se van quedando rezagados . Dentro de sus proyectos grandes contemplados a futuro esta el de instalar biciparqueos a gran escala, fomentar el uso de bicitaxis y triciclos de carga, así como el de realizar un programa de bicimensajería.

Afirman que la ciudad de Guatemala es definitivamente viable construir ciclovías que conecten todas las zonas. La capital es completamente plana, incluso las zonas con pendientes esta demostrado que es posible subirlas con bicicleta, hay personas que las usan así. Pero que hace falta la mejora en seguridad vial y la infraestructura. Eso no hace que las personas no puedan desde ya animarse a montar una bicicleta. En los últimos 3 años el movimiento ha crecido enormemente, hasta la fecha llevan contabilizados a más de 25 colectivos que trabajan en pro del ciclismo y el trabajo en conjunto con ellos hace que las propuestas sean aún más fuertes y sólidas.

VI. RECOMENDACIONES

- Al realizar esta investigación se ha podido confirmar que el ciclismo urbano es positivo para mejorar la calidad de vida de quien lo realiza por lo que es recomendable aplicarlo a la vida propia no importando si es en ciclomontañismo, ciclismo de pista, recreativo o utilizar la bicicleta como medio de transporte.
- Utilizar todas las formas de seguridad al momento de salir a las calles en bicicleta, usar casco, rodilleras, guantes, chaleco de color fluorescente, instalarle reflectores a la bicicleta, timbre, y de ser posible luces al frente. Asimismo revisar siempre los frenos.
- Se recomienda ser persistente al momento de entrevistar o pedir información en entidades del gobierno. De ser posible ir personalmente a la oficina a realizar la entrevista.
- Investigar sobre temas que en la actualidad esta cobrando auge ya que es importante tener información en un solo documento de temas tan importantes y tan poco evidenciados.
- Sondear el área donde se tomarán las fotografías, preguntar a peatones, vecinos, policía, etc., ya que se puede correr el riesgo en algunas zonas de ser asaltado por el tipo de equipo con el que cuentan los fotógrafos.
- Solicitar compañía de varias personas al momento de ir a tomar fotografías, ya que en algunas situaciones es necesario que alguien se quede en el carro cuando son imágenes inmediatas y que se necesitan tomar con cierto tipo de concentración que no se obtiene si se esta detrás del volante.

IV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcoba, A. (1988). Periodismo gráfico: fotoperiodismo. España: Editorial Fragua.

Algarra, J. y Gorrotxategi, A. (1996). Ciclismo Total: La formación del ciclista. Madrid: Editorial Gymnos.

Algarra, J. y Gorrotxategi, A. (1996). Ciclismo Total: la formación del ciclista desde la iniciación hasta la elite. Madrid: Editorial Gymnos.

Ang, T. (2004). La fotografía digital. Barcelona: Editorial Brume.

Asociación Ciclistas Urbanos. (2007) (En red). Disponible en: <http://www.acu.org.ar/biblioteca-prensa.php#bici-medios>

Babbie, E. (2000). Fundamentos de la investigación social. Argentina: International Thmpson Editores.

Barrientos, N. (2011). ¿Cómo los holandeses consiguieron su ciclovía? (En red). Disponible en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/12/21/%C2%BFcomo-los-holandeses-consiguieron-sus-ciclovias/>

Castellanos, U. (2003). Manual del Fotoperiodismo. México: Universidad Iberoamericana.

CGN Noticias. (2011). Chapines en bicicleta. (En red). Disponible en: <http://cgnoticiasdeguatemala.wordpress.com/2011/06/18/chapines-en-bicicleta/>

Diccionario de la lengua española. (2001). España: Editoriales Espasa.

Fernández, R. (2009). Urbanismo: El paraíso de los ciclistas. (Enred). Disponible en: http://www.quepasa.cl/articulo/20_1410_9.html

Fernández, J. y Vásquez, R. (2010). Taller de Fotografía nocturna. España: Almeria.

Gernsheim, H. y Gernsheim, A. (1996). Historia Gráfica de la fotografía. Barcelona: Editorial Omega S.A.

Guidmondí, M. (2007). Nutrición en el deporte: un enfoque práctico. Austriali: Editorial Medica Panamericana

Herlihy, D. (2004). Bicycle: The History. Estados Unidos: Editorial BW&A Books.

Keene, M. (1995). Práctica de la fotografía de prensa, una guía para profesionales. Buenos Aires: Ediciones Paidós.

Keimig, L. (2010). Night Photography. Oxford: Editorial Focal Press.

Krauss, R. (2002). Lo fotográfico, por una teoría de los desplazamientos. Barcelona: Editorial fotografía Gustavo Gili, S.A.

Londer, A. (1889). La fotografía moderna, práctica y aplicaciones. Madrid: Editorial Fuentes y Capdeville.

Municipalidad de Guatemala. (2010). ¿Qué es una ciclovía? (En red). Disponible en: <http://www.muniguate.com/index.php/component/content/article/67-viapublica/6814-ciclovía>

Municipalidad de Guatemala. (2010). Pasos y Pedales (En red). Disponible en: <http://sociales.muniguate.com/index.php/component/content/article/25-pasosypedales/58-pyp>

Murphy, B. (1971). Popular Mechanics. Estados Unidos: Hearst Communications.

Nichols, B. (1991). La representación de la realidad. España: Ediciones Paidós Ibérica S.A.

Pérez, J. (1980). Ciclismo en la base. Madrid: Editorial Hijos de E. Minueza.

Pérez, J. (1980). Ciclismo en la pista. Madrid: Editorial Hijos de E. Minueza.

Prette, M. y De Giorgis, A. (2002) Comprender el arte y entender su lenguaje. Florencia: Giunti Gruppo Editoriale.

Salinas, E. (2010). Generalidades del Ciclismo. (En red). Disponible en: <http://www.scribd.com/doc/39837726/ciclismo>

Scharf, A. (1194). Ate y Fotografía. Aaron Scharf. Madrid: Editorial Alianza.

Siglo 21 (2014). A diario se suman 220 vehículos. (En red). Disponible en: <http://m.s21.com.gt/nacionales/2014/01/04/diario-se-suman-220-vehiculos>

Stierling, G. (2009). Las ciclovías recreativas en el mundo. (En red). Disponible en: <http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/promocion/anexos/Taller/apoyo/historia-y-experiencias.pdf>

Swedlund, C. (1974). Photography, a handbook of history, materials, and processes. Estados Unidos: Holt, Rinehart and Winston, Inc.

Taylor, S.J., Bogdan, R. (1987). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. España: Ediciones Paidós Ibérica, S.A.

Tinajas, A., Navarro, C. Y Durán, J. (2007). ¿Tengo que hacer gimnasia? España: Editorial CEAR.

Tobon, E. (2010). Nueva York imita la ciclovía bogotana. (En red). Disponible en: <http://www.soyperiodista.com/noticias/nota2750-nueva-york-imita-la-ciclov%C3%ADa-bogotana>

Wallace, A. (2011). Bogotá: uno de los mejores lugares del mundo para bicicletas, pero... (En red). Disponible en: http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2011/07/110719_colombia_bicicletas_bogota_ciclov%C3%ADa_ciclorutas_aw.shtml

Wright, T. (2001). Manual de Fotografía. España: Ediciones Akal.

Zurita, F. (2008). BMX Freestyle. (En red). Disponible en: <http://www.redbull.com/cl/es/bike/athletes/1331598239142/coco-zurita>

ANEXOS

Anexo 1

Entrevista dirigida para Municipalidad de Guatemala

1. ¿Existe algún programa establecido para beneficio de los ciclistas en la ciudad de Guatemala?
2. ¿Qué medidas han tomado para la seguridad de los ciclistas en la ciudad?
3. Ya se han implementado en algunos lugares de la ciudad las ciclovías, ¿cuáles son sus metas a corto, mediano y largo plazo?
4. Las calles de la ciudad no son las mejores para el uso de las bicicletas, tanto el espacio para transportarse, como la calidad del asfalto, y la educación vial de los automovilistas, ¿de que forma pueden mejorar estas condiciones para la libre locomoción de los ciclistas?
5. Ahora que han crecido las ciclovías, ¿cómo informarán y capacitarán a los conductores de automóviles, camionetas y motos para respetar también el paso de ciclistas?

Anexo 2

Entrevista dirigida a la Federación Nacional de Ciclismo en Guatemala

1. ¿Cuál es la función del ciclismo deportivo dentro de la sociedad?
2. ¿Realizan alguna otra actividad aparte de la Vuelta Ciclista a Guatemala?
3. ¿Cuál es el aporte del ciclismo deportivo dentro del ciclismo urbano?
4. ¿Considera que en Guatemala el movimiento del ciclismo en general pueda seguir creciendo? ¿Por qué?
5. ¿Cuál es el beneficio que obtiene el cuerpo al practicar ciclismo?
6. ¿Considera que el estilo de vida de una persona cambia al momento de decidir utilizar una bicicleta? ¿Por qué?
7. ¿Qué mejoraría en la ciudad de Guatemala para que el ciclismo en cualquiera de sus expresiones pueda ser mejor practicado?

Anexo 3

Entrevista para Organización Masa Crítica Guatemala

1. Esta organización es a nivel mundial, ¿cómo se fundó en Guatemala?
2. ¿Cuál es la misión y visión de esta organización?
3. ¿Qué tipos de actividades realizan?
4. ¿Han hecho alguna propuesta a la Municipalidad para beneficio de los ciclistas?
¿Cuáles?
5. ¿Qué dificultades han encontrado al momento de organizar sus actividades?
6. ¿Tienen algún proyecto masivo que desearían realizar en la ciudad?
7. ¿Han pensado en realizar algún proyecto como organización sin necesidad de depender de la municipalidad?
8. ¿Considera que en la ciudad de Guatemala es viable construir ciclovías que conecte todas las zonas?
9. ¿Qué mejoraría en la ciudad de Guatemala para que el ciclismo en cualquiera de sus expresiones pueda ser mejor practicado?
10. ¿Cuál es la opinión de ustedes respecto al movimiento ciclista en la capital?

Anexo 4

Entrevista para Organización Biciudad

1. ¿Cómo decidieron crear esta organización?
2. ¿Cuál es la misión y visión de esta organización?
3. ¿Qué tipos de actividades realizan?
4. ¿Han hecho alguna propuesta ala Municipalidad para beneficio de los ciclistas?
¿Cuáles?
5. ¿Qué dificultades han encontrado al momento de organizar sus actividades?
6. ¿Tienen algún proyecto masivo que desearían realizar en la ciudad?
7. ¿Han pensado en realizar algún proyecto como organización sin necesidad de depender de la municipalidad?
8. ¿Considera que en la ciudad de Guatemala es viable construir ciclovías que conecte todas las zonas?
9. ¿Qué mejoraría en la ciudad de Guatemala para que el ciclismo en cualquiera de sus expresiones pueda ser mejor practicado?
10. ¿Cuál es la opinión de ustedes respecto al movimiento ciclista en la capital?

Anexo 5

Entrevista para Sujetos de Investigación

1. ¿Por qué decidió involucrarse dentro del mundo del ciclismo?
2. ¿Considera que su ritmo de vida ha cambiado desde que comenzó a utilizar la bicicleta?
3. ¿Me puede mencionar algunas de las cosas en las que noto cambios?
4. ¿Podría mencionarme cuales son los aspectos positivos y negativos de usar bicicleta en la ciudad de Guatemala?
5. ¿Sabe qué es ciclismo urbano?
6. ¿Ha tenido algún problema a la hora de transitar en las calles de la ciudad? (asaltos, accidentes, problemas mecánicos, poco espacio para transitar, etc.)
7. ¿Para que usa normalmente su bicicleta?
8. ¿Que distancia recorre diariamente?
9. ¿Qué le gustaría que la Municipalidad realizara para mejorar el tránsito de bicicletas?
10. ¿Cree que en la ciudad de Guatemala es viable construir ciclovías que conecten todas las zonas?

Anexo 6



_MG_5541.J...



_MG_5542.J...



_MG_5543.J...



_MG_5544.J...



_MG_5545.J...



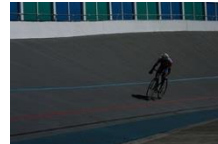
_MG_5546.J...



_MG_5547.J...



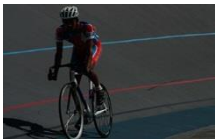
_MG_5548.J...



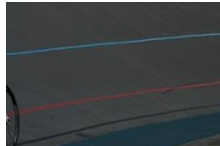
_MG_5549.J...



_MG_5550.J...



_MG_5551.J...



_MG_5552.J...



_MG_5553.J...



_MG_5554.J...



_MG_5555.J...



_MG_5556.J...



_MG_5557.J...



_MG_5558.J...



_MG_5559.J...



_MG_5560.J...



_MG_5561.J...



_MG_5562.J...



_MG_5563.J...



_MG_5564.J...



_MG_5565.J...



_MG_5566.J...



_MG_5567.J...



_MG_5568.J...



_MG_5569.J...



_MG_5570.J...



_MG_5571.J...



_MG_5572.J...



_MG_5573.J...



_MG_5574.J...



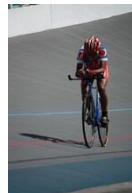
_MG_5575.J...



_MG_5576.J...



_MG_5577.J...



_MG_5578.J...



_MG_5579.J...



_MG_5580.J...



_MG_5581.J...



_MG_5582.J...



_MG_5583.J...



_MG_5584.J...



_MG_5585.J...



_MG_5586.J...



_MG_5587.J...



_MG_5588.J...



_MG_5589.J...



_MG_5590.J...



_MG_5591.J...



_MG_5592.J...



_MG_5593.J...



_MG_5594.J...



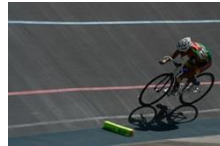
_MG_5595.J...



_MG_5596.J...



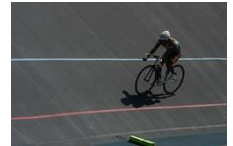
_MG_5597.J...



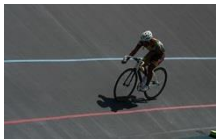
_MG_5598.J...



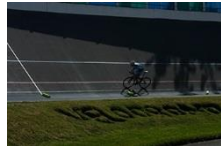
_MG_5599.J...



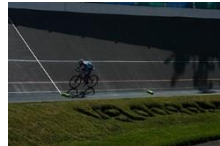
_MG_5600.J...



_MG_5601.J...



_MG_5602.J...



_MG_5603.J...



_MG_5604.J...



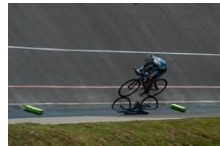
_MG_5605.J...



_MG_5606.J...



_MG_5607.J...



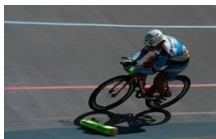
_MG_5608.J...



_MG_5609.J...



_MG_5610.J...



_MG_5611.J...



_MG_5612.J...



_MG_5613.J...



_MG_5614.J...



_MG_5615.J...



_MG_5616.J...



_MG_5617.J...



_MG_5618.J...



_MG_5619.J...



_MG_5620.J...



_MG_5621.J...



_MG_5622.J...



_MG_5623.J...



_MG_5624.J...



_MG_5625.J...



_MG_5626.J...



_MG_5627.J...



_MG_5628.J...



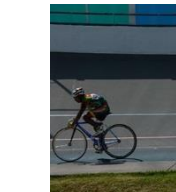
_MG_5629.J...



_MG_5630.J...



_MG_5631.J...



_MG_5632.J...



_MG_5633.J...



_MG_5634.J...



_MG_5635.J...



_MG_5636.J...



_MG_5637.J...



_MG_5638.J...



_MG_5639.J...



_MG_5640.J...



_MG_5641.J...



_MG_5642.J...



_MG_5643.J...



_MG_5644.J...



_MG_5645.J...



_MG_5646.J...



_MG_5647.J...



_MG_5648.J...



_MG_5649.J...



_MG_5650.J...



_MG_5651.J...



_MG_5652.J...



_MG_5653.J...



_MG_5654.J...



_MG_5655.J...



_MG_5656.J...



_MG_5657.J...



_MG_5658.J...



_MG_5659.J...



_MG_5660.J...



_MG_5661.J...



_MG_5662.J...



_MG_5663.J...



_MG_5664.J...



_MG_5665.J...



_MG_5666.J...



_MG_5667.J...



_MG_5668.J...



_MG_5669.J...



_MG_5670.J...



_MG_5671.J...



_MG_5672.J...



_MG_5673.J...



_MG_5674.J...



_MG_5675.J...



_MG_5676.J...



_MG_5677.J...



_MG_5678.J...



_MG_5679.J...



_MG_5680.J...



_MG_5681.J...



_MG_5682.J...



_MG_5683.J...



_MG_5684.J...



_MG_5685.J...



_MG_5686.J...



_MG_5687.J...



_MG_5688.J...



_MG_5689.J...



_MG_5690.J...



_MG_5691.J...



_MG_5692.J...



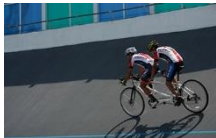
_MG_5693.J...



_MG_5694.J...



_MG_5695.J...



_MG_5696.J...



_MG_5697.J...



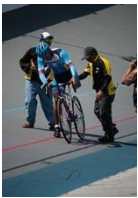
_MG_5698.J...



_MG_5699.J...



_MG_5700.J...



_MG_5701.J...



_MG_5702.J...



_MG_5703.J...



_MG_5704.J...



_MG_5705.J...



_MG_5706.J...



_MG_5707.J...



_MG_5708.J...



_MG_5709.J...



_MG_5710.J...



_MG_5711.J...



_MG_5712.J...



_MG_5713.J...



_MG_5714.J...



_MG_5715.J...



_MG_5716.J...



_MG_5717.J...



_MG_5718.J...



_MG_5719.J...



_MG_5720.J...



_MG_5721.J...



_MG_5722.J...



_MG_5723.J...



_MG_5724.J...



_MG_5725.J...



_MG_5726.J...



_MG_5727.J...



_MG_5728.J...



_MG_5729.J...



_MG_5730.J...



_MG_5731.J...



_MG_5732.J...



_MG_5733.J...



_MG_5734.J...



_MG_5736.J...



_MG_5737.J...



_MG_5738.J...



_MG_5739.J...



_MG_5740.J...



_MG_5741.J...



_MG_5742.J...



_MG_5743.J...



_MG_5744.J...



_MG_5745.J...



_MG_5746.J...



_MG_5747.J...



_MG_5748.J...



_MG_5749.J...



_MG_5750.J...



_MG_5751.J...



_MG_5752.J...



_MG_5753.J...



_MG_5754.J...



_MG_5755.J...



_MG_5756.J...



_MG_5757.J...



_MG_5758.J...



_MG_5759.J...



_MG_5760.J...



_MG_5761.J...



_MG_5762.J...



_MG_5763.J...



_MG_5764.J...



_MG_5765.J...



_MG_5766.J...



_MG_5767.J...



_MG_5768.J...



_MG_5769.J...



_MG_5770.J...



_MG_5771.J...



_MG_5772.J...



_MG_5773.J...



_MG_5774.J...



_MG_5775.J...



_MG_5776.J...



_MG_5777.J...



_MG_5778.J...



_MG_5779.J...



_MG_5780.J...



_MG_5781.J...



_MG_5782.J...



_MG_5783.J...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



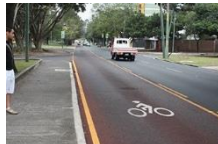
Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Guate Tesis ...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



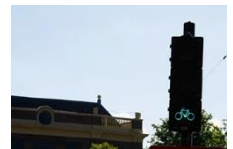
Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



Holanda Tes...



IMG_5536.J...



IMG_5537.J...



IMG_5538.J...



IMG_5539.J...



IMG_5540.J...



IMG_5735.J...