

*República Bolivariana de Venezuela
Universidad Monteávila
Facultad de Ciencias de la Comunicación e Información
Escuela de Comunicación Social
Proyecto Final de Carrera*

PIOVESAN

*Producción de un cortometraje documental
para optar al grado de Licenciado en Comunicación Social*

*MARÍA ANDREINA BARIONA HOFFMANN
LUIS MIGUEL JIMÉNEZ RIVERO
BIANCA PIOVESAN ROCHA
RAQUEL SIBONI PEÑALOZA*

*Profesor Coordinador
Marielena Ferrer*

Caracas, 09 de Marzo de 2015

AGRADECIMIENTOS

En el presente trabajo agradecemos principalmente a Dios, para después agradecer a nuestros padres y familiares por brindarnos su apoyo, tanto moral, como económicamente para formarnos como futuros comunicadores sociales.

A Malena Ferrer, una persona que sin duda, ha sido muy importante para el desarrollo de nuestra tesis, asesorándonos como nuestra tutora, nos ha guiado paso a paso durante este proyecto, y nos ha compartido sus experiencias, su tiempo y conocimientos.

A la Universidad Monteávila, sus profesores y su personal, por la formación integral que nos abre las puertas a un futuro como licenciados en Comunicación Social.

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN	07
INTRODUCCIÓN	08
CAPÍTULO I	
1. MARCO METODOLÓGICO	
1.1. Planteamiento del problema.....	10
1.2. Objetivos.....	10
1.3. Objetivos específicos.....	10
CAPÍTULO II	
2. SUSTENTO TEÓRICO	
2.1. El Automovilismo.....	12
2.1.1. Breve historia del automovilismo.....	13
2.1.1.1. Breve historia del automovilismo en Venezuela.....	14
2.1.2. Carreras de Fórmula 1.....	15
2.1.2.1. Carreras de Fórmula en Venezuela.....	16
2.1.3. Escuderías.....	18
2.1.4. Pilotos Mundiales.....	19
2.1.4.1. Pilotos Venezolanos.....	22
2.1.5. Ernesto Piovesan y su historia	23
2.2. El género documental.....	29
2.2.1. Una definición.....	29
2.2.2. Elementos.....	30
2.2.3. Modalidades.....	31

2.2.3.1. Documental biográfico	32
CAPÍTULO III	
3. MANUAL DE PRODUCCIÓN	
3.1. Pre Producción.....	34
3.1.1. Cronograma de producción.....	34
3.1.2. Sinopsis.....	35
3.1.3. Justificación estética.....	36
3.1.3.1. Influencias audiovisuales.....	36
3.1.3.2. Planteamiento narrativo.....	37
3.1.4. Temática y descripción de personajes.....	38
3.1.5. Escaleta.....	40
3.2. Producción.....	44
3.2.1. Informe locaciones.....	44
3.2.2. Presupuesto.....	46
3.2.3. Plan de rodaje.....	48
3.3. Post Producción.....	56
3.3.1. Informe de pietaje.....	56
3.3.2. Informe de post producción.....	63
3.3.3. Créditos.....	64
3.3.4. Propuesta grafica.....	64
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	68
BIBLIOGRAFÍA.....	70

GLOSARIO..... 73

ANEXOS.....75

RESUMEN

El siguiente proyecto final de carrera, propone la realización de un documental audiovisual, acerca de la biografía del piloto y mecánico, Ernesto Piovesan. Para comenzar este proyecto, lo primero que se hizo fue hablar, de forma privada y sin documentación alguna, con el señor Piovesan, para que hiciera un breve recuento de su vida y así saber, en que específicamente, debería ser enfocado el proyecto y el documental; realizado esto, se procedió a investigar ampliamente sobre el automovilismo tanto a nivel mundial como nacional, la información conseguida, ofreció un paseo sobre numerosos datos, desde el primer carro y el primer circuito, hasta las carreras en Venezuela y la llegada de las mismas al país; una vez que la información estaba organizada de manera concreta, se realizó la entrevista formal y estructurada a Ernesto Piovesan, ubicando sus hazañas en la historia hasta llegar al presente. Acorde a lo anterior, se realizó una lista de contactos y personas allegadas a este personaje, basado en la selección de personas que pudieran, a través de entrevistas, darnos otro acercamiento a sus anécdotas, realizado esto se contactaron diferentes compañías para el alquiler de cámaras y equipos de filmación, posteriormente se paso a visitar las respectivas locaciones para documentar a los personajes, dentro de un ambiente cotidiano, todas sus opiniones, anécdotas y descripciones, acerca de este pionero del automovilismo.

Este proyecto documental, pretende dar un paseo al espectador, por la vida de Ernesto Piovesan con una recopilación de aportes tanto suyos como de sus allegados, permitiendo así que el público se vea involucrado en la magia que transmite el automovilismo, y deseando que algún día, el mismo se pueda recuperar en Venezuela.

INTRODUCCIÓN

Es difícil creer que en un país donde el béisbol acapara todo el protagonismo en el ámbito deportivo, se esconda una historia apasionante por otra disciplina que está en las antípodas de la pelota caribe. El relato se remonta a algún tiempo atrás, cuando el automovilismo y las carreras de fórmula, ocupaban un puesto importante en Venezuela.

Después de la Segunda Guerra Mundial, con la llegada de los inmigrantes al país, se desarrolló un movimiento automovilístico en donde pilotos y mecánicos de distintos países se reunieron para competir en los circuitos venezolanos. La emoción y la adrenalina llenaban a los que practicaban este deporte y de la misma manera a sus seguidores, escuderías de todo el mundo se agrupaban aquí para llevar a cabo carreras muy importantes como la Buenos Aires-Caracas, el circuito Los Próceres donde se disputaba el Gran Premio de Venezuela, la Caracas-Maracaibo-Caracas y la mítica Fórmula Ford.

Pero no se puede hablar de automovilismo, sin antes saber quién es Ernesto Piovesan. Pionero de este deporte, principalmente en el área de la mecánica; es el responsable del primer vehículo de carreras construido en su totalidad en territorio nacional. Además de ser reconocido como uno de los mecánicos y preparadores más influyentes de Venezuela y otros países, actualmente trabaja, a sus 86 años de edad en su taller, como asesor autorizado por la Ferrari-Maserati para el servicio de estos vehículos.

“Piovesan” es un documental biográfico deportivo, cuya intención es dar a conocer la historia de este importante personaje, reconociendo su influencia como figura dentro de este deporte. Entrevistas, imágenes propias y de archivo, además de testimonios, son algunos de los elementos utilizados para exponer cómo la pasión y la adrenalina en algún momento ocuparon un lugar importante en las calles y pistas de toda Venezuela.

CAPÍTULO I.
MARCO METODOLÓGICO.

1. MARCO METODOLÓGICO

1.1. Planteamiento del problema

¿Cómo realizar un cortometraje documental acerca de la biografía del piloto/mecánico Ernesto Piovesan?

1.2. Objetivos

Objetivo general.

Producir un cortometraje documental acerca de la biografía del piloto/mecánico Ernesto Piovesan.

1.3. Objetivos específicos

1.3.1. Describir brevemente la historia del automovilismo.

1.3.2. Describir brevemente la historia del automovilismo en Venezuela.

1.3.3. Proponer una biografía del piloto/mecánico Ernesto Piovesan.

1.3.4. Desarrollar la pre-producción para un cortometraje documental.

1.3.5. Desarrollar la producción para un cortometraje documental.

1.3.6. Desarrollar la post-producción para un cortometraje documental.

CAPÍTULO II.

SUSTENTO TEÓRICO.

2. SUSTENTO TEÓRICO

2.1. El automovilismo

En el sentido etimológico la palabra consta de dos definiciones:

- (A) Conjunto de conocimientos relativos al automóvil. (Gran Enciclopedia Espasa, Tomo 2, 2005:1183).
- (B) Ejercicio del que conduce un automóvil. (Gran Enciclopedia Espasa, Tomo 2, 2005:1183).

Pero hasta ahí no llega el alcance de esta palabra.

“El automovilismo es un deporte que se practica con un automóvil, en el que los participantes compiten en velocidad, habilidad y resistencia. Entre las principales competiciones automovilísticas figuran: el campeonato mundial de Fórmula 1, que se celebra desde 1950 en varios circuitos situados en distintos países. El campeonato del mundo de constructores, que comprende, entre otros, los 1000 kilómetros de Buenos Aires, las 12 horas de Sebring en Estados Unidos, las 24 horas de Le Mans y las 1000 millas de Italia”.(Gran Enciclopedia Espasa, Tomo 2, 2005:1183).

Los orígenes del automóvil moderno, marcan los comienzos de la práctica de este fascinante deporte, que depende más que cualquier otro, de los avances tecnológicos. El riesgo que corren los pilotos, el dinero que mueve esta industria, la publicidad que generan las carreras y la adrenalina que proporciona, son sólo algunos de los factores, que hacen que este deporte sea de los más conocidos a nivel mundial.

2.1.1. Breve historia del automovilismo

A pesar de que el primer carro de vapor fue construido en el año 1770 por Joseph Cugnot, no fue sino hasta 1875 cuando Siegfried Marcus presentó el primer carro de combustible, que se disparó un constante y rápido avance automovilístico. Dicho progreso incluyó, el carro a motor fabricado gracias a los aportes de varios diseñadores e ingenieros como Karl Benz o Gottlieb Daimler en 1891. Las comparaciones y la natural competencia surgida entre los diseñadores, dio pie al deporte del automovilismo que comenzó a finales del siglo XIX en ciudades como Paris, Versalles y Lyon. En aquella época consistía sencillamente, en una exhibición de vehículos; evento que se convirtió en el típico entrenamiento de las familias más pudientes de la época.

No fue sino hasta el 22 de Julio de 1894, que los llamados pilotos que conducían los vehículos, comenzaron a competir entre sí en carreteras. La primera de tantas fue convocada por el periódico parisino *Le Petit Journal* y consistía en cubrir una ruta de 126 km que separaba a París de Rouen. Las carreras tuvieron un auge incontenible, siendo cada vez más constantes, pero arriesgando la integridad de los pilotos y los ciudadanos, es por esto, que en el año 1907, se construye en Brooklands, Inglaterra; el primer circuito. El apogeo de las carreras fue tal, gracias al reconocimiento publicitario que recibían los vencedores, y no pasó mucho tiempo antes de que este mundo se expandiera aún más. Se inventaron los *rallies* de corto, mediano y largo alcance, carreras que flexibilizaban un poco sus demandas, permitiendo que se realizaran en cualquier tipo de terreno siempre y cuando no interviniera con la vía civil. (Ing. Elpidio Graciano, El Origen y la Evolución del Automovilismo Mundial, revisado el 08 de Febrero del 2015 en: http://www.cdcc.com.do/detail_printer.php?news_id=225).

2.1.1.1. Breve historia del automovilismo en Venezuela

La fecha que marca el inicio del automovilismo venezolano, es el 4 de noviembre de 1948. Ese mítico día, se registra en la zona de San Martín en la Gran Caracas, la llegada de la primera carrera a Venezuela. Esta competencia fue organizada por el Automóvil Club Argentino; el trayecto, de 14.000 km comenzaba en Buenos Aires, Argentina y continuaba su recorrido por, Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia, siendo el punto de llegada, Caracas. Esta carrera, es considerada como la más peligrosa de la historia del turismo en carretera. Durante su recorrido, ocurrían una gran cantidad de accidentes, ya que las vías en aquella época, todavía no eran aptas para este tipo de deportes, y no existían aún los circuitos de carrera profesionales.

Tiempo después de haber alcanzado fama y status en el país, se realizaría la primera carrera netamente venezolana, producto de un proyecto planteado por los hermanos Staccioli y Attilio Cagnasso y aprobada por el doctor Alfredo Acuña, presidente del Touring y Automóvil Club de Venezuela. Dichos planes se llevaron a cabo el 23 de Marzo de 1949 con la primera carrera nacional, que tenía como trayecto, Caracas – Maracaibo – Caracas; sin embargo, no fue esta la fecha más importante del automovilismo en Venezuela, sino la inauguración del Paseo Los Próceres, con la carrera del Gran Prix de Venezuela que data el 6 de noviembre de 1955, dicha carrera era válida para el campeonato mundial de autos *sport*.

Pero no fue sino hasta la década de los 70 que se inició la construcción de circuitos profesionales de automovilismo en el país como el autódromo de San Carlos en 1970, el autódromo de Turagua en 1972 y el autódromo de Maracaibo en 1974. (Alba Cecilia Pauli "La primera carrera venezolana", revisado el 12 de Enero de 2015 en <http://comisionedeportivatouring.com/caracasmaraibocaracas.php>).

La práctica de este deporte fue decayendo paulatinamente, debido a las condiciones socioeconómicas del país o simplemente por la ausencia de leyes que permiten y facilitan la importación de repuestos, piezas y automóviles de carrera; actualmente el automovilismo venezolano se limita al *karting* y una que otra válida de vehículos de calle preparados para correr.

Hoy en día un sólo piloto representa al país en la Fórmula 1, el oriundo de Maracay Pastor Maldonado que no tuvo mayor éxito con el equipo Williams, saliendo victorioso en una sola carrera en el 2012, haciéndose con el podio del Gran Premio de Cataluña, en el 2015 firmó un nuevo contrato con la escudería Lotus para la temporada 2015, donde se espera tenga una mejor actuación.

2.1.2. Carreras de Fórmula 1

El campeonato moderno de Fórmula 1 es creado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) en el año 1950, convirtiéndose en la más notoria competición del calendario automovilístico mundial.

“La primera edición fue ganada por el italiano G. Farina, con un Alfa Romeo, escudería que repitió triunfo un año después con el argentino Juan Manuel Fangio, una de las figuras, míticas de la historia del motor”. (Gran Enciclopedia Espasa, Tomo 2, 2005:1192).

La Fórmula 1 es la categoría más importante del automovilismo mundial, por ser la industria que recauda más dinero y tiene más seguidores en el mundo. Consiste en un total de 19 carreras también llamadas grandes premios, cada carrera se desarrolla en su respectivo circuito y con un número predeterminado de vueltas deben alcanzar un recorrido de 305 km, salvo el Gran Premio de Mónaco que consta de 206 km. Los pilotos se califican para cada circuito al pasar por 3 sesiones clasificatorias, Q1, Q2 y Q3; participan 2 pilotos por equipo y cada escudería tiene otros dos pilotos suplentes. (Guía absoluta del principiante a la Fórmula Uno 2014 Reglamento, revisada el 30 de Enero de 2015 en: <http://www.sauberf1team.com>).

La Fórmula 1 es la meta que todo piloto, constructor, mecánico y preparador quiere alcanzar como clímax de una vida dedicada al automovilismo.

Asimismo existen otras categorías importantes del automovilismo como lo son:

La GP2 Series (en donde generalmente se da el salto a la Fórmula 1), Fórmula 3, Fórmula Nippon, la Fórmula Renault, la Fórmula Toyota, WRC2 y WRC3 (campeonatos mundiales de *rally*), WTCC y ETCC (campeonato mundial de turismos y campeonato europeo de turismos respectivamente), campeonato de carros GT mejor conocida como NASCAR en donde se corre en una pista ovalada. (Gabriel Franco Rodríguez, Disciplinas de competición, revisado el 29 de Enero de 2015 en: http://cochesycompeticion.blogspot.com/2013/12/disciplinas-de-competicion_15.html).

También hay otros tipos de carreras como las *Drag* en donde compiten sólo dos automóviles en una pista recta, *Drift* que consiste en derrapar el vehículo durante toda o gran parte de la carrera y el *Karting* que en la mayoría de los casos es la categoría donde los pilotos empiezan a desarrollar habilidades desde muy pequeños.

2.1.2.1. Carreras de Fórmula en Venezuela

Inicialmente las carreras se realizaban en rutas muy precarias, generalmente sin asfalto. El peligro de practicar este deporte era inminente, ya que al llevarse a cabo estos eventos en “pistas” que no tenían las condiciones necesarias para la práctica del deporte, se incrementaba el riesgo de accidentes que involucraban no sólo a los pilotos sino también a las personas que se encontraran en las adyacencias donde se realizaban las carreras. Surgieron pruebas importantes, como la válida de Los Próceres donde se adaptaba este conocido paseo a una pista de carreras improvisada, que se dividía con sacos de arena para ir dando forma a las curvas y rectas de la pista. Es sumamente difícil tener un registro de las primeras carreras realizadas en el país ya que la mayoría no fueron documentadas, sin embargo se dará un recuento de las más importantes.

Los circuitos como tal no aparecieron sino hasta el año 1970 con la construcción del Autódromo Internacional de San Carlos en 1972, escenario que consta de 4 km de

largo y que albergó eventos reconocidos mundialmente. Tiempo después se construyó el Autódromo Internacional Pancho Pepe Cróquer en Turagua (Estado Aragua), que empezó teniendo un recorrido de 1,8 km, para posteriormente ser ampliados a 2.3 km; le siguieron la construcción del Autódromo Internacional de Maracaibo "Los Parisi" en 1974 y el Autódromo de Ciudad Guayana en 1995.

Algunas de las carreras más emblemáticas serían:

Buenos Aires-Caracas: Conocida también como Gran Premio de América del Sur, es aceptada como la primera carrera profesional que tocó suelo venezolano. En esta prueba se pasaba por 4 países teniendo su línea de partida en la ciudad de Buenos Aires, Argentina y terminando en la ciudad de Caracas en Venezuela, previamente se pasaba por Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia.

Esta competencia pasó a la historia como la más larga y peligrosa de toda la historia, en ella Juan Manuel Fangio sufre un accidente en donde casi pierde la vida. Esta carrera se realizó entre el 20 de octubre y el 8 de noviembre de 1948. La victoria fue conquistada por Domingo Marimon conduciendo un Chevrolet Master. (Ricardo Lorenzo, En menos de cinco días a la capital de Venezuela, revista El Grafico, 1948, revisado el 08 de Febrero de 2015 en: <http://www.f1-web.com.ar/buenosairescaracas.htm>).

Caracas-Maracaibo-Caracas: Fue una de las primeras carreras de ruta que se hizo en Venezuela, tuvo lugar en dos etapas, la primera de Caracas a Maracaibo (Palmarejo) el 16 de Marzo de 1949, y la segunda el 23 de marzo de ese mismo año fue de Maracaibo a Caracas, vale acotar que en este momento no existía el puente de Maracaibo y se corría atravesando una precaria carretera. Esta sería la primera y única carrera en la que Ernesto Piovesan participaría en Venezuela como copiloto, antes de terminar dedicándose exclusivamente a la preparación de vehículos y pilotos. (Alba Cecilia Pauli "La primera carrera venezolana", revisado el 04 de Febrero de 2015 en <http://comisiondeportivatouring.com/caracasmaracaibocaracas.php>).

2.1.3. Escuderías

El siguiente cuadro agrupa las escuderías relacionadas con la categoría más dominante del automovilismo mundial: La Fórmula 1. Todas ellas confirmadas para la temporada 2015.

Figura 1:

ESCUADERIA	DEBUT	PILOTOS ACTUALES	CAMPEONATO DE PILOTOS	CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES
Mercedes AMG Petronas F1 	1954	Nico Rosberg Lewis Hamilton	3 (1954, 1955 y 2014)	1 (2014)
Infinity Redbull racing 	2005	Daniel Ricciardo Daniil Kvyat	4 (2010, 2011, 2012 y 2013)	4 (2010, 2011, 2012 y 2013)
Sahara Force India F1 Team 	2008	Nico Hulkenberg Sergio Perez	0	0
Lotus F1 Team 	2012	Romain Grosjean Pastor Maldonado	0	0
Scuderia Ferrari 	1950	Sebastian Vettel Kimi Raikkonen	15 (52,53,56,58,61,64,75,77,79,00,01,02,03,04 y 07)	16 (61,64,75,76,77,79,82,83,99,00,01,02,03,04,07,08)
McLaren Honda 	1966	Fernando Alonso Jenson Botton	12 (74,76,84,85,88,89,90,91 y 98)	8 (74,84,85,88,89,90,91 y 98)
Sauber F1 Team 	1993	Marcus Ericsson Felipe Nasr	0	0
Williams Martini Racing 	1975	Felipe Massa Valtteri Bottas	7 (1980,1982,1987,1992,1993,1996 y 1997)	9 (1980, 1981,1986,1987,1992,1993,1994,1996 y 97)
Scuderia Toro Rosso 	2006	Max Verstappen Carlos Sainz Jr	0	0

2.1.4 Pilotos mundiales

El piloto es la persona que opera y maniobra el vehículo, y por lo tanto se convierte en la figura reconocida por los aficionados o por cualquiera que vea una carrera. Cada encuentro automovilístico es concertado por un equipo de ingenieros, constructores, *managers*, mecánicos y preparadores físicos; pero la persona que da la cara al público es el piloto, es él quien ejecuta todo el trabajo hecho por los demás profesionales. Generalmente los pilotos empiezan en el *karting*, categoría en la que pueden iniciarse desde los 5 años de edad, adquiriendo la destreza necesaria para el manejo de un automóvil de carreras.

A continuación se presenta una lista de los pilotos más importantes desde los inicios de la Fórmula 1 hasta hoy en día, identificando a los que han alcanzado mayor reconocimiento ganando un mínimo de tres campeonatos mundiales en esta categoría:

Michael Schumacher

Nacido en Alemania el 3 de enero de 1969, el llamado “Káiser”, se convirtió en uno de los pilotos más reconocidos de la Fórmula 1. Michael, se inicia en el mundo del automovilismo desde muy temprana edad; dando sus primeros pasos en el *karting*, donde dio a conocer su talento y de esa forma saltó a la fórmula ganando en todas las categorías en las que compitió hasta llegar a la Fórmula 1. En la temporada de 1994, Schumacher, debutó representando al equipo de Benetton-Ford quedando de primer lugar, al año siguiente repitió la hazaña con el mismo equipo. Durante la mayor parte de su carrera el alemán corrió con la escudería Ferrari, no sólo mejorando la mala racha que traía el equipo, sino obteniendo durante cinco años consecutivos el primer lugar en el campeonato mundial. Hasta la actualidad Michael Schumacher, es el corredor con más títulos mundiales, todos con la escudería Ferrari (1994,1995, 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004). (Revisado el 08 de Febrero de 2015 en: <http://www.biografiasyvidas.com>).

Juan Manuel Fangio

Hijo de inmigrantes italianos, nace en Buenos Aires, el 24 de junio de 1911, fue un piloto argentino conocido como “El Maestro” por su calidad y precisión técnica en la pista. Desde muy joven, Fangio, se involucró en la mecánica despertando su pasión por el automovilismo, lo cual lo llevo a participar en distintas competencias no oficiales. Su dedicación en los circuitos argentinos lo convirtió en campeón de su país, y de esa forma se abrió camino a Europa. Una vez posicionado en la fórmula 1, Fangio, demostró ser uno de los mejores pilotos de la historia, ganando cinco títulos mundiales con cuatro escuderías diferentes, Alfa Romeo (1951), Mercedes (1954 y 1955), Ferrari (1956) y Maserati (1957). (Revisado el 08 de Febrero de 2015 en: <http://www.biografiasyvidas.com>).

Alain Prost

Conocido como “El profesor”, por su calculadora forma de correr en la pista. Prost nace en Francia, el 24 de febrero de 1955, siendo ese el país donde consiguió innumerables victorias, entre ellas, el campeonato francés de *karting senior* y la corona de Fórmula 3. El francés, debutó en la Fórmula 1 con la escudería McLaren desarrollándose posteriormente en la Renault donde no tuvo mayor éxito. En su regreso a la McLaren el piloto se consagró como campeón mundial en tres ocasiones, siendo esta su época dorada. El cuarto premio mundial lo obtiene representando a la Williams, donde toma la decisión de retirarse quedando como uno de los más grandes en la historia de la Fórmula 1. McLaren (1985,1986 y 1989), Williams (1993). (Revisado el 08 de Febrero de 2015 en: <http://www.biografiasyvidas.com>).

Sebastian Vettel

Nacido el 3 de julio de 1987 en Heppenheim, Alemania, es uno de los pilotos más importantes de la Fórmula 1 en la actualidad. Con tan solo 27 años, el alemán ha ganado cuatro campeonatos mundiales (2010, 2011, 2012 y 2013) junto a la escudería Redbull, pasando así a la historia como el piloto más joven que ha conseguido el premio.

Niki Lauda

Es un piloto austriaco nacido el 22 de febrero de 1949. Su historia es conocida a nivel mundial por un accidente en la pista en el que sufrió graves quemaduras que le deformaron el rostro. Su primer campeonato mundial lo ganó junto a la escudería Ferrari en el año 1975. El año siguiente logró recuperarse y seguir en las pistas. En 1977 se vuelve a consagrar campeón mundial, para unos años después repetir la proeza con la escudería McLaren. Niki demostró, no sólo tener talento, sino pasión y voluntad para seguir a pesar de todos los impedimentos. Ferrari (1975 y 1977), McLaren (1982).

Ayrton Senna

El brasilero, nace el 21 de marzo de 1960, es recordado por ser uno de los pilotos más grandes de todos los tiempos. Como tantos otros colegas, Senna exhibió su talento en el *karting* desde los 8 años, donde no sólo logró viajar por el mundo participando en distintas competencias, sino que también aprendió y perfeccionó su técnica de manejo bajo la lluvia, que luego sería una de sus mayores cualidades. En la Fórmula 1, fue tres veces campeón del mundo (1988, 1990 y 1991) con la escudería McLaren, títulos que batalló con su compañero y rival Alain Prost.

2.1.4.1 Pilotos Venezolanos

Son pocos los pilotos venezolanos que han logrado alcanzar la Fórmula 1, debido a la dificultad que esto amerita y a la falta de patrocinantes que hagan atractivo para las escuderías el contratar a un piloto venezolano.

Ettore Chimeri

Nace en Lodi, Italia el 4 de junio de 1921, tras la Segunda Guerra Mundial, el italiano es obligado a marcharse a muy corta edad a Venezuela. Aquí se desarrolló en el ámbito deportivo y de esa forma participó en distintas competencias automovilísticas. Una vez obtenida la nacionalidad, el piloto pasó a representar al país en competencias en el extranjero y así, logro convertirse en el primer piloto venezolano en la Fórmula 1, participando en una sola carrera de esta categoría, en el Gran Premio de la República Argentina de 1960. (Ettore Chimeri, revisado el 08 de Febrero de 2015 en: <http://www.f1-cob.com>).

Johnny Cecotto

El ítalo-venezolano, nació el 25 de enero de 1956, es conocido por sus habilidades como piloto de dos y cuatro ruedas. Cecotto, inicia su trayectoria como conductor en el motociclismo, obteniendo dos veces el título de campeón mundial. Después de muchas temporadas, competencias y experiencias en el motociclismo, el piloto, decidió dejarlo, para seguir su carrera en el automovilismo. El venezolano debutó en la Fórmula 2 en el año 1980, y es a partir de ahí, que se le abren las puertas a la Fórmula 1. Su talento lo llevó a la escudería Toleman donde tenía como compañero al famoso campeón mundial Ayrton Senna. A pesar de su buen desempeño en el automovilismo mundial, Cecotto tuvo que abandonar su curso en la Fórmula 1, debido a un desafortunado accidente en las clasificaciones para el gran premio de Gran Bretaña, en el cual se rompió ambas piernas, lo que claramente, significó para él un

impedimento físico inevitable. (Revisado el 08 de Febrero de 2015 en: <http://www.ecured.com>).

Pastor Maldonado

Nacido el 9 de marzo de 1985, el piloto es el actual y único representante de Venezuela en la Fórmula 1. Maldonado, inicia su carrera en el *karting*, y así posteriormente compite en la GP2 *series*, donde se coronó campeón. El piloto consigue su entrada a la Fórmula 1, gracias al apoyo de sus patrocinadores, lo que le permitió ser parte de la escudería Williams. En la actualidad el venezolano representa a la escudería Lotus y estará participando en la competencia mundial del 2015.

2.1.5 Ernesto Piovesan y su historia

Treviso es una ciudad italiana localizada a 30 kilómetros al norte de Venecia, ubicada en la región del Véneto. Está caracterizada tanto por zonas montañosas como por bastas llanuras, su construcción comenzó en el año 49 A.C; desde sus comienzos ha abarcado un territorio tan reducido, que es conocido por ser fácilmente recorrido a pie, ya que, consta hoy en día, con 55 kilómetros cuadrados, es conformado por una población de no más de 90.000 personas y entre sus mejores cualidades figuran, los elevados niveles de vida que presenta.

En esta pequeña ciudad la familia Piovesan estableció un hogar conformado por sus tres hijos, Eliceo, Ernesto y Guistina, hijos de Virginia De Marchi y Angelo Piovesan, quien se desempeñó laboralmente en el ámbito militar durante la Primera Guerra Mundial, sin embargo, al culminar la misma, se vio forzado a buscar trabajos independientes, lo que los llevó a vivir con recursos limitados.

Los dos varones mostraron desde temprana edad un interés por la mecánica, en especial Ernesto, quien a los ocho años demostró sus habilidades con las manos desarmando y volviendo armar cualquier aparato que tuviera a su alcance. Su

preferido, era el despertador, del cual logró memorizar todas sus piezas para luego poder colocarlas en su posición original, esta pasión lo impulsó a construir a los 12 años su primera motocicleta, con partes que él mismo construía, manipulando herramientas improvisadas que consideraba necesarias para el proyecto, también utilizaba partes de otros vehículos o máquinas que encontraba en las afueras de los talleres o fábricas industriales en la ciudad.

Su primer trabajo lo consiguió con tan solo 13 años, gracias a la determinación de su pasión tuvo la oportunidad de trabajar en un taller, a pesar de ser tan pequeño que tenía que pararse en un banquito para poder alcanzar los artefactos que allí se utilizaban para las reparaciones. La primera tarea que le fue asignada, consistía en limar una pieza para un molino. La impresión de sus superiores no cesaba al ver que por la noche cuando todos abandonaban el taller, Ernesto, guiado por su inmensa curiosidad, se quedaba largas horas para estudiar cada detalle de las maquinarias y piezas hasta conocer su funcionamiento a la perfección. En el año 1943, le ofrecen un empleo en un taller automotriz, en el que fabricaba piezas y trabajaba directamente en los motores de los vehículos, durante este período, fue cuando realmente empezó a desarrollar su vocación de vida como profesión, adquiriendo los conocimientos necesarios para reparar y mejorar vehículos de cuatro ruedas, diseñando además y confeccionando herramientas él mismo.

En Treviso, durante la Segunda Guerra Mundial, tiene lugar, la etapa más oscura de la vida de Ernesto, aquellos jóvenes que tenían la edad y el físico para ir a luchar, eran reclutados por el servicio militar italiano. Los niños que se quedaban, generalmente tenían que cumplir labores de adultos, en este caso Piovesan continuó trabajando en el taller prácticamente solo y sin ayuda, poco tiempo después, Italia estando bajo el mando de Benito Mussolini se alía con el régimen alemán liderado por Adolf Hitler. Como consecuencia, la tropa de élite alemana mejor conocida como la Waffen SS, sentó bases bélicas en las ciudades italianas, por lo que era obligatorio prestarles servicio de todo tipo, Ernesto siendo un mecánico reconocido en la localidad, fue obligado a trabajar de ayudante en los talleres de la SS.

Siendo fiel a su profundo desacuerdo con la ideología nazi, decidió unirse al grupo de los Partisanos italianos, grupo que luchaba contra las fuerzas invasoras alemanas. Aprovechándose de su trabajo que le permitía estar cerca del enemigo, recolectaba información vital que compartía con esta organización clandestina. Toda persona que estuviera en contra del ideal nazi, era asesinada, esto era claramente demostrado, con los paseos esporádicos de un Fiat Topolino arrastrando el cadáver de algún partisano ahorcado, como advertencia a los rebeldes. En cierto momento, Ernesto se percató de que los alemanes estaban sospechando de su lealtad y su vida peligraba, por lo que decidió fugarse y reincorporarse a los insurrectos.

Al finalizar la guerra, Ernesto se encontraba, al igual que muchos europeos, listo para recomenzar su vida, fue entonces, cuando comenzó a dedicar su tiempo a la construcción de un carro de carrera. Fue esta laboriosa tarea, la que lo impulsó a probar otra área del automovilismo, la de piloto, participando tres veces consecutivas en los años 1949, 1950 y 1951 en una de las carreras más importantes de Europa, las 1000 millas de Italia, cuyo recorrido era equivalente a 1600 kilómetros. La ruta pasaba por distintas ciudades, desde Brescia hasta Roma en su primera etapa y de Roma a Brescia en la segunda y se necesitaban dos pilotos que se turnaban para cumplir la totalidad de la carrera, ya que, las distancias eran muy largas. Dicha carrera constaba de varias categorías que competían al mismo tiempo, en la de mayor cilindrada competían pilotos tan reconocidos como Juan Manuel Fangio, quien posteriormente resultaría ser uno de los más grandes pilotos en la historia del automovilismo mundial. Es allí donde Ernesto tuvo la oportunidad de correr junto a esas grandes figuras, aunque pertenecía a una categoría de menor cilindraje.

Su vida amorosa comienza a los 17 años, cuando Luigi Bardini y Luigia Stellon, quienes eran amigos cercanos de la familia Piovesan, deciden presentarle a su hija de 16 años llamada Guisseppina Bardini, desde ese momento sintieron una atracción inevitable, que desencadenó en un romance que duraría hasta la actualidad.

Debido a los estragos que ocasionó la Segunda Guerra Mundial, la mayoría de los países europeos quedaron arruinados y con pocas posibilidades de resurgir, por lo que una gran cantidad de personas, tomaron como opción emigrar a Latinoamérica, una región que no había sido afectada tan directamente por el conflicto bélico.

Entre los miles de emigrantes se encontraba Eliceo, el mayor de los hermanos Piovesan, quien llegó a Venezuela en el año 1950, y se consiguió con un país lleno de posibilidades, que le facilitaba comenzar su vida de nuevo. Un año después de su partida, le escribe una carta a su hermano menor, Ernesto, con intenciones de persuadirlo para que se uniera a él, en lo que describía, como un país en vías de desarrollo.

En el año 1951, Ernesto es atraído por las cartas de su hermano y decide abandonar su país natal y su familia, para ir en busca de un futuro mejor, sin darle cabida a la duda, embarca en un navío llamado la Capranica, el cual se encontraba en condiciones precarias, por lo que tuvo dificultades para cumplir con el trayecto transoceánico. Una vez alcanzado su destino se reencuentra con su hermano en Venezuela, para ese entonces bajo el gobierno de Germán Suárez Flamerich, y se dirigen a la capital, Caracas, para instalarse y conseguir una fuente de ingreso. Gracias a los conocimientos que ambos tenían sobre mecánica, les fue considerablemente fácil obtener trabajo en una compañía de autobuses teniendo como labor reparar estos vehículos.

Guisseppina, permaneció en Italia, mientras Ernesto daba lo mejor de él, para construir una vida en este nuevo país, donde tuvieran cabida los dos. Después de una larga espera que duró cuatro años, recibe al fin, la propuesta de Ernesto desde Venezuela, comentándole lo hermoso de este lugar y sugiriendo que su base económica era lo suficientemente estable para mantenerlos a los dos y construir juntos un nuevo hogar.

La decisión de emprender el viaje para encontrarse con su amor, fue rápidamente tomada, sin embargo su ejecución tomaría un poco más de esfuerzo, ya que los padres consideraban inaceptable, la partida de su hija sin una pareja formal a su lado; en pocas palabras, debía casarse para poder abandonar su hogar.

El regreso de Ernesto a Italia, no jugaba un papel válido dentro las opciones, es por esto, que su padre tuvo que actuar en su representación, y así Guisseppina Bardini y Angelo Piovesan, se casan el 16 de Noviembre de 1955, este sumado a muchos otros sacrificios, permitió el reencuentro de Ernesto y Giusseppina, para comenzar así en Venezuela una nueva vida, un hogar y una familia, que estaría formada, por tres nuevos integrantes, Liliana, Renso y Franco, sus hijos.

Después de varios años de arduo trabajo, los hermanos Piovesan logran independizarse y abren su propio taller llamado "Piovesan", ubicado en Boleíta en la ciudad de Caracas, donde tenían concesión de la Fiat para la venta de esta marca, agregado a la capacidad de reparar cualquier tipo de automóvil. Sumergido en este trabajo, Ernesto comienza a adentrarse, en el mundo del automovilismo nacional, desde un ángulo completamente diferente, recordando sus hazañas como piloto, participa en el año 1958 como copiloto de Fernando Baíz a bordo de un Ferrari, en la carrera Maracaibo-Caracas. Esta carrera trajo consigo casi de manera inmediata, los ánimos infrenables de Ernesto de llevar todos sus conocimientos a la pista comenzando así su nuevo proyecto: construir un carro de carreras, que fuera realizado en su totalidad, con su mano y obra, en territorio nacional. Esto le valió un reconocimiento de la Comisión Deportiva Automovilística Venezolana, como productor del primer automóvil de carreras construido en el país, el Piovesan 1 con un motor Renault y un chasis totalmente construido por Ernesto.

El resultado fue más satisfactorio de lo esperado, el Fórmula Piovesan 1, recorrió las pistas venezolanas llevándose consigo varias victorias, entre ellas el campeonato nacional del circuito de Los Próceres en el año 1967. Era de esperar que el mérito no se debía sólo a la maquina; la disciplina de Ernesto como preparador, era

la clave para ubicar a sus pilotos en el podio: Winston Chebly, Fernando Baíz, Massimo Olivieri y José Miguel Coletta, son sólo algunos de los reconocidos pilotos que afirman deber su éxito al pionero del automovilismo, Ernesto Piovesan.

Tanto éxito trajo como consecuencia inevitable, la construcción de un nuevo bólido que, usando un motor Porsche, se conocería como Piovesan 2, y alcanzaría también, una gran cantidad de victorias en válidas nacionales para acumular una suma abismal de premios, que eventualmente captarían la atención de compañías internacionales de automóviles. Entre ellas la reconocida marca italiana Ferrari, quien lo nombró, asesor de servicios autorizado, labor que desempeñó a la perfección gracias, una vez más, a la creación de sus propias piezas y herramientas, que pasaron a formar parte de las comúnmente utilizadas por la firma en sus talleres oficiales.

Con el tiempo, el mundo del automovilismo en Venezuela comenzó a ir cuesta abajo, arrastrando con él, las fuerzas de Ernesto de continuar participando en las carreras, es por esto que entonces decide, abrir un taller llamado “Piovesan e hijos”, dejando ya de preocuparse por su futuro, sino ahora también por el de su familia. Allí trabajaría independientemente recibiendo los vehículos que aún seguían compitiendo, y pasándole a sus hijos todos sus conocimientos para que pudieran así, continuar su legado. Ernesto, permaneció trabajando en modo de colaboración con la Ferrari, realizando viajes esporádicos a Italia para estar al tanto de sus avances mecánicos. Viajes que fueron disminuyendo hasta cesar por completo, dada la precaria situación del país y la decadencia en la calidad de vida que hizo cada vez más difícil procurar pasajes y recursos básicos para continuar con estas visitas.

Hoy en día, Ernesto, a sus 86 sigue trabajando arduamente en el taller “Piovesan e hijos”. Con su hijo Franco como mano derecha en la mecánica, recibe los pocos automóviles de alta cilindrada y clásicos que quedan en Venezuela, continúa casado con su amor Giusseppina y su familia ha alcanzado un número de seis nietos, Carlos y Andrea hijos de Liliana; Franco y Gabriela hijos de Franco; y Bianca y Ernesto hijos de Renso.

2.2. EL GÉNERO DOCUMENTAL

El género documental, es una modalidad del cine que suele ser confundida con el reportaje, ya que se caracteriza por mostrar, de forma audiovisual, aspectos de la realidad. Este género puede ser utilizado, según Michael Rabinger, como herramienta de investigación, como un testigo, dando así, pie a tanta diversidad, cabe acotar que la cronología, la narración, la estructura de las imágenes, y demás elementos, desata en diferentes modalidades. Darle una definición concreta al género documental, es una tarea compleja ya que el mismo, cubre una cantidad de situaciones muy amplia, cubre historias, cuenta realidades de cualquier tema, de diversas maneras, sin embargo, si algo podemos dejar claro, es que cuando de documentales se habla, la ficción, está fuera de la carta.

2.2.1 Una definición

Hace más de un siglo, *The World Union of Documentary*, estableció una definición de documental en estos términos: “Documental es todo método de registrar en celuloide cualquier aspecto de la realidad interpretado bien por la filmación de hechos o por la reconstrucción veraz y justificable, para apelar a la razón o a la emoción, con el propósito de estimular el deseo y ampliar el conocimiento y la comprensión, y plantear sinceramente problemas y soluciones en el campo de la economía, la cultura y las relaciones humanas” (León, 1999:63). Podrá decirse entonces y bajo la perspectiva del propio Rabinger, que el género documental es un arte que representa la realidad a través del lenguaje audiovisual, siendo influenciado directamente, por la subjetividad del director, que termina influyendo en cada aspecto.

2.2.2 Elementos de un documental

Según el mismo autor describe en su texto Dirección de Documentales, hay varios elementos a tomar en cuenta en un documental, a saber:

- Encuadre: Es la composición de imagen integrada por tres factores, el cuadro, el campo y la posición de la cámara.
- Campo: Se refiere a todo aquello que está en la pantalla, todo lo que forme parte de la imagen, sea enfocado o no.
- Ángulo: El ángulo de la cámara, se manipula de manera que se logre cumplir el propósito del director.
- Iluminación: La luz juega un papel crucial en la estética y lo que se intenta representar.
- Edición: Proceso crucial para eliminar material no deseado y para manipular el material deseado, hasta cumplir los propósitos del director.
- Sonido: Otro instrumento clave, que influencia drásticamente, lo que se percibe de una imagen, qué partes enfocan nuestra atención, etc.
- Entrevista: La entrevista forma un buen porcentaje de la información, y la información a su vez, forma un buen porcentaje del documental.

2.2.3. Modalidades

Por otra parte Bill Nichols en su texto *Introduction to Documentary*, expone que existen, las 6 siguientes modalidades:

- Modalidad expositiva: Es de las formas más clásicas, se enfoca en dirigir al espectador, con imágenes y explicaciones claras.
- Modalidad poética: Se enfoca más en crear un estado de ánimo para el espectador, que en proporcionarle información.
- Modalidad reflexiva: Explota al máximo, los recursos de otro tipo de documental para enfocarse en el efecto, y crear un empatía llevando a cabo así, la toma de conciencia por parte del espectador.
- Modalidad observacional: Nace de los avances tecnológicos de los años 60, como lo fueron las cámaras más ligeras y los equipos portátiles, se permitió con esto, acercamientos más reales y espontáneos.
- Modalidad participativa: También conocida como modalidad interactiva, se enfoca en la interacción existente entre el sujeto y el realizador, el investigador se incluye en la vida del sujeto.
- Modalidad preformativa: Modalidad relativamente nueva, tambalea los pilares del género documental, sugiriendo que la ficción en oportunidades es viable, para evitar focalizar el interés en las expresiones netamente realistas.

2.2.3.1. Documental biográfico

El género documental también puede ser definido en función del tema que aborda. Las categorías son tantas como temas posibles, pero suelen dominar la producción, los documentales políticos, de conspiración, los musicales o *rockumentaries*, los deportivos, los ecológicos y sobre todo los biográficos, sub categoría que es capaz de encerrar su vez cualquiera de las aristas anteriores.

Una definición interesante de esta categoría dentro del género la ofrece el portal especializado Documentary-log:

“Los documentales biográficos son realizados acerca de personas; personas importantes, personas que han hecho una diferencia en este mundo. Los Documentales Biográficos son importantes para resaltar aquellas personas que merecen ser discutidas. Una biografía no tiene que ser de un rey o una reina, un presidente o un dictador. Puede ser acerca de una biografía de moda, o de filosofía, o de alguien que no tenga profesión alguna – quien elegimos para hacer un Documental Biográfico, dice tanto de nuestra sociedad, como dice la persona documentada.”
(Revisado el 10 de Febrero de 2015 en: (<http://www.documentary-log.com/category/biography/>)).¹

El cine de no ficción ofrece infinitas posibilidades para abordar un retrato de vida de cualquier persona y no necesariamente por muy famosa que resulte ser. Justamente por años, el género ha servido para descubrir historias de vida fascinantes de personas cuyo trabajo –muchas veces silencioso- ha determinado una época o dejado una fuerte impresión en quienes le rodearon.

¹ Original en inglés: Biography Documentaries are about people; important people; people who made a difference in this world. Biography Documentaries are important for highlighting those who deserve to be discussed. A biography doesn't have to be about a king or a queen, a President or a dictator. It can be about a fashion biography, a philosophy biography, or a biography about a layman – who we choose to make biography documentaries about tells us as much about our society as it does about the person being documented

CAPÍTULO III.
MANUAL DE PRODUCCIÓN.

3.1. Pre-producción

3.1.1. Cronograma de las etapas de producción

<p>Pre - producción</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Concepción de la temática. - Concepción del PFC. - Concepción de estética. - Propuesta de talentos - Concepción de las entrevistas. - Elección de locaciones. - Plan de trabajo. - Búsqueda de equipo (Cámara y micrófono). - Búsqueda de sonido. Búsqueda de Diseñador gráfico. 	<p>Desde Septiembre 2014 hasta diciembre 2014.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Papelería - Internet. - Videos. - Libros. – Smartphone (teléfonos Inteligentes)
<p>Producción</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disco duro 	<p>Grabación de la pieza audiovisual.</p> <ul style="list-style-type: none"> - pietaje 	<p>Desde el 16 de enero 2015 hasta el 18 de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cámara profesional - Locaciones. - Talentos.
<p>Post producción</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Edición. - Mezcla de audio 	<p>Desde febrero 2015 hasta principios de De marzo 2015</p>	<p>Adobe Premier</p>

3.1 2. Sinopsis

La vida de Ernesto Piovesan: su historia, sus logros, sus altibajos, relatados en su propia voz y la de sus familiares, compañeros de trabajo y pupilos. Desde el primer despertador que desarmó a los 8 años para descubrir su funcionamiento y cómo sería ese el primer indicio de una vida apasionada por la mecánica automovilística. Una reflexión de cómo la perseverancia y la disciplina le permitieron llegar lejos experimentando cada aspecto del mundo del automovilismo.

3.1.3 Justificación estética

Son dos los aspectos que definen un documental, el tema que representa, y la manera cómo se expresa; esta última puede ser, según Nichols: poética, expositiva, reflexiva, observacional, participativa y preformativa, y a su vez los temas pueden enfocar un abanico de posibilidades bastante grande. El documental Piovesan puede considerarse como el retrato (biográfico) de un mecánico y piloto de automóviles, lo que le agrega una dimensión deportiva muy marcada a la pieza.

3.1.3.1 Influencias audiovisuales

Tres documentales fueron referencia fundamental durante el periodo de investigación, para proyectar cómo se puede abordar un perfil biográfico.

- *Jiro Dreams of Sushi* (2001) : Un documental no sólo cautivador sino rico visualmente. El rasgo que más se revisó fue la manera en la que se desarrolla la historia, debido a la similitud del personaje principal con Ernesto Piovesan; ambos, hombres de avanzada edad y que representan un legado de oficio familiar y generacional.

- *Senna* (2010) : Relata la historia del famoso piloto brasileño Ayrton Senna y su trayectoria en la Fórmula 1. El documental se sostiene por una importante recopilación de *found footage* o material de archivo (fotografías, entrevistas para televisión, filmaciones), ofreciendo un modo de organizar y utilizar estos recursos dentro del corto Piovesan.

- *Man on Wire* (2008): Muestra la historia de un alambriero y su hazaña sobre las torres gemelas. De nuevo, un acercamiento a un personaje cuyo legado no era tan reconocido o al menos no tan famoso, hasta que el director James Marsh, se propuso contar el relato de Phillippe Petit como equilibrista. En este documental, es el uso de la entrevista, lo que atraería el interés durante los visionados del proceso de investigación.

3.1.3.2 Planteamiento narrativo

Por todo lo planteado en el apartado de Cine Documental, pareciera que Piovesan se inscribe en las categorías expositiva e interactiva por dos rasgos fundamentales. En primer lugar, porque ofrece información de la forma más didáctica posible, o al menos en un intento de que cualquier espectador pueda entender lo que allí se expone del mundo del automovilismo y las carreras. Por ello, se evitó ser demasiado específico o con la jerga o el contenido acerca de la disciplina, para no confundir al espectador no curtido en el tema, pero a la vez lo suficientemente preciso para que el conocedor sí se sienta identificado y a gusto en reconocer anécdotas, pilotos y otros elementos

El montaje se quiere sencillo, en una combinación de entrevistas y material de apoyo que las ilustre. Sin embargo, se procura que el ritmo no se vuelva demasiado predecible para el espectador. El arco narrativo lo llevará el propio relato del protagonista, mientras se intercala con el testimonio de quienes le rodean. La grabación de una jornada en el taller con su hijo, busca servir como símil del legado familiar que deja y sobre todo de su inagotable energía. La organización de las herramientas, la pulcritud del taller, el imponente diseño de los automóviles que repara; son todos aspectos que hablan de la personalidad de Ernesto Piovesan sin necesariamente ser descritos de forma redundante.

3.1.4 Temática y descripción de Personajes

Los entrevistados fueron escogidos en función de la relación que tienen con el protagonista. En este particular la selección es la básica para cubrir su vida familiar, como mecánico y cómo entrenador. Empezando por el propio Piovesan:

Nombre	Ernesto Piovesan
Edad	86
Ocupación	Mecánico
Modo de contacto	Personal

La escogencia de Winston Chebly se determinó por su cercanía con Ernesto Piovesan, como amigo y compañero en el campo automovilístico. En la pista, no sólo fue preparado por Ernesto, también fue uno de los pilotos que manejó el primer carro “Piovesan 1”.

Nombre	Winston Chebly
Edad	76
Ocupación	Comerciante
Modo de contacto	Personal

Fernando Baíz, es uno de los pilotos más reconocidos de la época. Mantuvo una relación cercana con Ernesto, quien lo preparó durante distintas competencias. Juntos lograron ganar el premio de campeón nacional con el carro “Piovesan 2”. Hoy en día, su nieto Mauricio Baíz, continúa con el legado de su abuelo, como uno de los pilotos más prometedores del país en la actualidad.

Nombre	Fernando Baiz
Edad	73
Ocupación	Comerciante
Modo de contacto	Personal

De todos sus hijos, se escogió a Franco Piovesan, por ser su mano derecha en la vida laboral. Actualmente trabaja junto a Ernesto, en el taller “Piovesan e hijos” y es el más conocedor de la disciplina deportiva.

Nombre	Franco Piovesan
Edad	53
Ocupación	Mecánico
Modo de contacto	Personal

Su esposa, Giuseppina Bardini, hablaría desde otro rasgo acerca del protagonista. Era interesante tener esa visión que le daría una dimensión humana al personaje. No sin poca insistencia, por su resistencia a ser grabada, terminaría relatando sus años de apoyo mutuo e incondicional.

Nombre	Giuseppina Bardini
Edad	85
Ocupación	Ama de casa
Modo de contacto	Personal

La posibilidad de conversar con Gloria Baíz surgió de forma imprevista cuando al presenciar la entrevista de su esposo quiso sumarse al proyecto, aportando varias anécdotas de aquellos años en las carreras venezolanas.

Nombre	Gloria Baiz
Edad	72
Ocupación	Ama de casa
Modo de contacto	Personal

3.1.5 Escaleta

La escaleta formó parte importante de la pre-producción de este documental biográfico, sirvió como un sustituto para el guion, y funcionó como guía para encaminar todo el proceso de realización de la pieza, en una etapa temprana donde lo único que se tenía era un personaje pero no cómo sería retratado y mucho menos cómo se traduciría aquello en un cronograma de producción.

Para el documental “Piovesan” se optó por dividir la escaleta en dos partes, la primera sería la estructura temática donde se pueden ver los temas que serán utilizados para guiar las entrevistas; y una adicional para justamente decidir a quiénes debía entrevistarse y en cuáles locaciones.

Estructura Temática

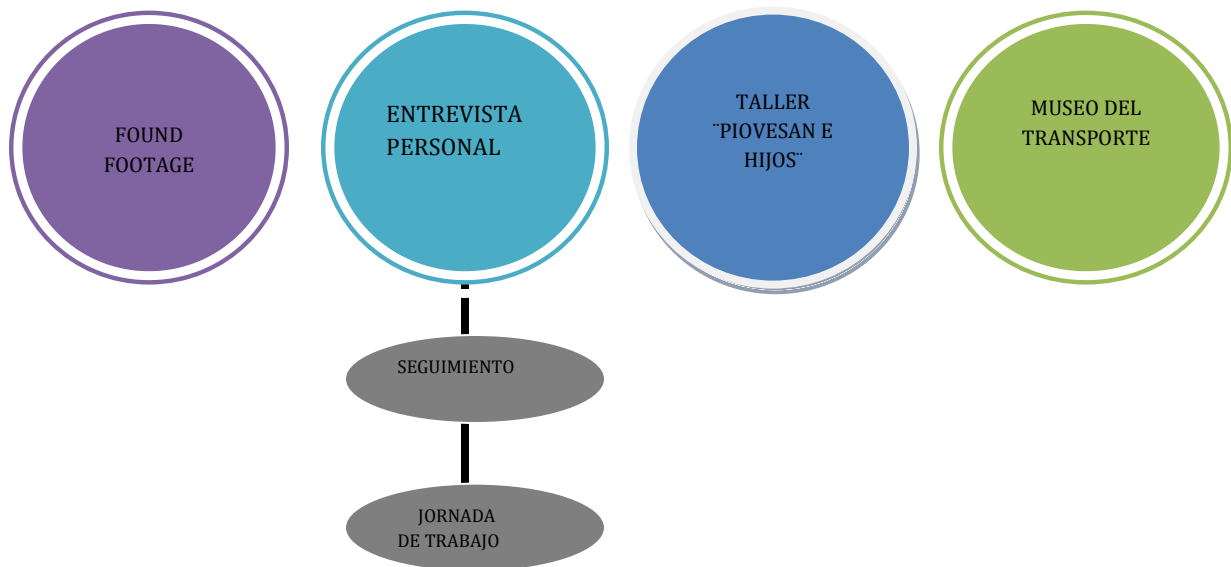
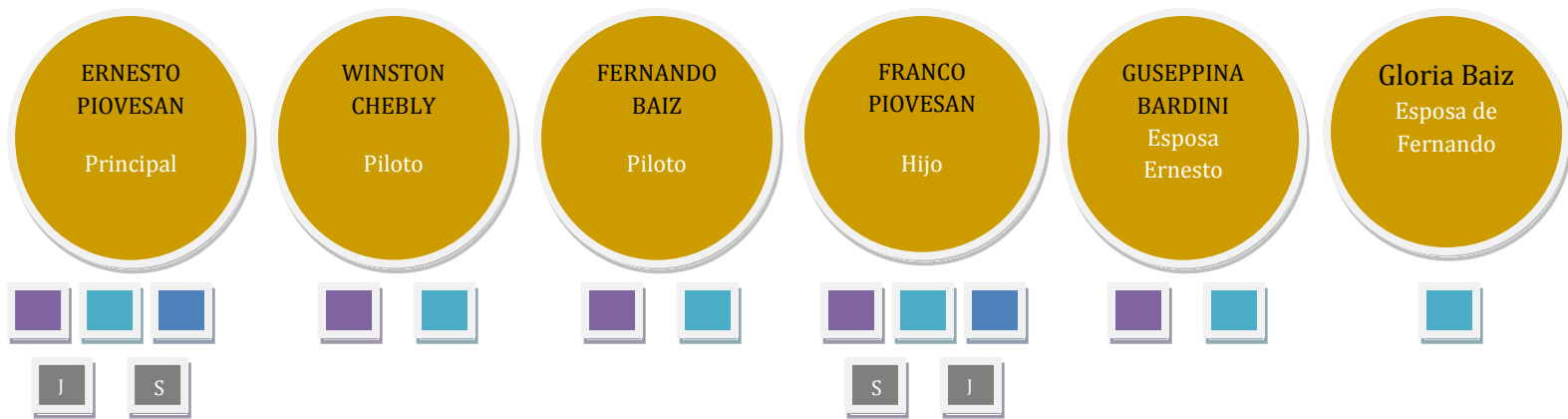


Diagrama de Entrevistas



A continuación la lista de preguntas utilizadas en las entrevistas con cada uno de los entrevistados:

Ernesto Piovesan

1. ¿Dónde naciste?
2. ¿Quiénes fueron tus padres?
3. ¿Relatos de tu infancia?
4. ¿Cómo fue tu educación?
5. ¿Cómo nació tu pasión por el automovilismo?
6. Primeros Empleos
7. ¿Cómo tus conocimientos en la mecánica te ayudaron durante la guerra?

Llegada a Venezuela

- Primeros Empleos
- Carreras en las que participaste
- ¿Qué carros construiste?
- Llegada a Venezuela - Barco – Sentimientos en la llegada - Primeros trabajos mecánicos/ taller.
- ¿Pensó a abandonar el mundo del automovilismo? ¿por qué?

- ¿Qué piensas del automovilismo hoy en día?
- ¿Cómo se podría recuperar?

Winston Chebly

1. ¿Cómo iniciaste en el mundo de las carreras?
2. ¿Cómo conociste a Ernesto?
3. ¿Cómo es él como piloto?
4. ¿En qué carreras participaste con Ernesto?
5. ¿Qué carros te preparo?
6. Carro Testa rosa (historia)
7. ¿Un buen recuerdo que hayas compartido con Ernesto?

Fernando Baíz

1. ¿Cómo conociste a Ernesto Piovesan?
2. ¿Carreras en las que participaste con él?
 - Cuéntanos sobre la carrera en la que participaste como piloto y Ernesto de copiloto.
3. ¿Qué se sintió manejar los carros Piovesan?
 - Premio que ganaste con el carro Piovesan
4. Rivalidad con Winston en la pista.
5. ¿En qué se diferencia Ernesto de otros mecánicos?
6. Mejores recuerdos que hayas compartido con el
7. Una palabra que describa a Ernesto.

Franco Piovesan

1. ¿Qué es lo que más admiras de tu papá?
2. ¿Desde qué edad les interesó el automovilismo?
3. Mejores recuerdos/experiencia
4. ¿Tu interés en el automovilismo se vio influenciado por tu papá?
5. Describa a su papá con una palabra

Guisseppina Bardini

1. ¿Qué es lo que más admiras de tu esposo?
2. ¿Está orgullosa de Ernesto?
3. Mejores recuerdos/Experiencias
4. ¿Cómo es Ernesto con su trabajo?
5. ¿Cómo describiría a Ernesto?

Gloria Baiz

1. ¿Qué papel jugó Ernesto en el desempeño de su esposo en las carreras?
2. ¿Cuál es la anécdota que más recuerda?
3. Diga una palabra que describa a Ernesto.
4. ¿Considera que Ernesto fue un buen apoyo para su esposo?
5. ¿Qué diferencia a Ernesto de los demás pilotos?

3.2 PRODUCCIÓN

3.2.1 Información de locación

El siguiente modelo recoge las características de los espacios en los que se realizaron las grabaciones. A continuación se agrupa la información precisa para afrontar una pauta de grabación. Se presentan 5 cuadros, uno por locación específica:

PRODUCCIÓN: Biografía Ernesto Piovesan

FECHA: 24/01/201

LOCACIÓN: Casa Ernesto Piovesan	
Dirección:	Oripoto, calle Tamanaco
Numero de contacto:	0212-9630950
Disponibilidad:	Todos los días
Arreglos especiales:	Ninguno
Estacionamiento:	Disponible
Tiempo/Distancia de casas:	1 hora
Condiciones de ruido:	Moderado
Número de tomas de corriente disponible:	5
Condiciones de iluminación:	Natural y artificial

PRODUCCIÓN: Biografía Ernesto Piovesan

FECHA: 30/01/2015

Locación: Casa Winston Chebly	
Dirección:	Oripoto
Numero de contacto:	0414-3084095
Disponibilidad:	Todo los días
Arreglos especiales:	Ninguno
Estacionamiento:	Disponible
Tiempo/Distancia de casas:	1h y 30 min
Condiciones de ruido:	Moderado
Número de tomas de corriente disponible:	2
Condiciones de iluminación:	Natural

PRODUCCIÓN: Biografía Ernesto Piovesan

FECHA: 30/01/2015

Locación: Museo del Transporte	
Dirección:	Av. Francisco de Miranda, Caracas
Numero de contacto:	0212- 2342234
Disponibilidad:	Domingo de 9am a 5pm
Arreglos especiales:	Ninguno
Estacionamiento:	Disponible
Tiempo/Distancia de casas:	5 min
Condiciones de ruido:	Alto
Número de tomas de corriente disponible:	2
Condiciones de iluminación:	Natural

PRODUCCIÓN: Biografía Ernesto Piovesan

FECHA: 04/02/2015

Locación: Taller	
Dirección:	Av. Principal El Gavilán, Parcela 74 A, El Hatillo
Numero de contacto:	0212-9621416
Disponibilidad:	De lunes a Viernes
Arreglos especiales:	Ninguno
Estacionamiento:	Disponible
Tiempo/Distancia de casas:	15 min
Condiciones de ruido:	Moderado
Número de tomas de corriente disponible:	6
Condiciones de iluminación:	Natural

PRODUCCIÓN: Biografía Ernesto Piovesan

FECHA: 20/02/2015

Locación: Casa Fernando Baiz	
Dirección:	Av. P de Cumbres, Casa Giogia
Numero de contacto:	0414-2878399
Disponibilidad:	Días de semana
Arreglos especiales:	Ninguno
Estacionamiento:	Disponible
Tiempo/Distancia de casas:	40 min
Condiciones de ruido:	Moderado
Número de tomas de corriente disponible:	3
Condiciones de iluminación:	Natural

3.2.2. Presupuesto

A continuación se presentan dos tablas gráficas. La primera con un presupuesto, estimado y la segunda con el presupuesto real utilizado en el documental "Piovesan".

PRESUPUESTO ESTIMADO

Cantidad	Descripción	Costo unitarios	Sub-total Bs.F
Producción			
7	Alquiler de equipos de grabación para el rodaje / Cámaras y Sonidos	5.000 Bs. F	35.000 Bs.F
7	Horarios profesionales / camarógrafo	2.000 Bs. F	14.000 Bs.F
0	Traslados	0 Bs. F	0 Bs. F
8	Comidas	3.500 Bs. F	28.000 Bs.F
		Sub-total Bs.F	77.000 Bs.F
Postproducción			
1	Edición del material	13.000 Bs.F	13.000 Bs.F
1	Paquete grafico	5.000 Bs.F	5.000 BsF
1	Mezcla de audio	7.000 Bs.F	7.000Bs.F
		Sub-total Bs.F	25.000
Total Bs.F			102.000

PRESUPUESTO REAL

Cantidad	Descripción	Costo unitarios	Sub-total BsF
Producción			
8	Alquiler de equipos de grabación para el rodaje / Cámaras y Sonidos	0Bs.F	0Bs.F
0	Horarios profesionales / camarógrafo	0Bs.F	0Bs.F
0	Traslados	0Bs.F	0Bs.F
3	Dietas y comida	3.000Bs.F	9.000Bs.F
		Sub-total Bs.F	9.000Bs.F
Postproducción			
1	Edición del material	6.000Bs.F	6.000Bs.F
1	Paquete grafico	3.000Bs.F	3.000 Bs.F
1	Mezcla de audio	0 Bs.F	0 Bs.F
		Sub-total Bs.F	9.000Bs.F
		Total Bs.F	18.000

3.2.3 Plan de Rodaje

Se presenta un modelo de organización del rodaje en función a las pautas diarias:

Productora: M.Andreina Bariona y Raquel Siboni	Director: Luis.M Jiménez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 9:30 AM	Hora de llamada: 8:30 AM
Locación: Oripoto	Fecha: 24 enero 2015

Escena a grabar: Entrevista Ernesto Piovesan

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	8:00AM	8:30 AM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	8:00AM	8:30 AM	Equipo Técnico	Día
Instalación en locación	8:45AM	9:00AM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	9:15AM	9:15AM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	9:30AM	9:30AM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	2:00PM	2:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

Productora: M.Andreina Bariona y Raquel Siboni	Director: Luis.M Jimenez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 10:00 AM	Hora de llamada: 10:00 AM
Locación: Museo del transporte	Fecha: 30 enero 2015

Escena a grabar: Tomas extra

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	9:45AM	9:45 AM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	9:45AM	9:45AM	Equipo Técnico	Día
Instalación en locación	10:00AM	10:00AM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	10:30AM	10:30AM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	10:45AM	10:45AM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	12:00PM	12:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

Productora: M.Andreina Bariona y Raquel Siboni	Director: Luis.M Jiménez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 10:00AM	Hora de llamada: 10:00 AM
Locación: Taller Gavilán	Fecha: 04 febrero 2015

Escena a grabar: Tomas extra del taller y vehículos

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	10:00AM	10:30AM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	10:00AM	10:30AM	Equipo técnico	Día
Instalación en locación	10:45AM	10:45AM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	10:55AM	10:55AM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	11:00AM	11:00AM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	12:00PM	12:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

Productora: M.Andreina Barionay Raquel Siboni	Director: Luis.M Jiménez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 2:00 AM	Hora de llamada: 12:00 AM
Locación: Oripoto	Fecha: 8 febrero 2015

Escena a grabar: Entrevista Winston Chebly

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	11:30AM	11:30AM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	11:30AM	11:30AM	Equipo técnico	Día
Instalación en locación	12:00AM	12:30AM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	1:00AM	1:30AM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	2:00AM	2:00AM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	4:00PM	4:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

Productora: M.Andreina Barionay Raquel Siboni	Director: Luis.M Jiménez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 9:30AM	Hora de llamada: 8:30 AM
Locación: Oripoto	Fecha: 18 febrero 2015

Escena a grabar: tomas aéreas de apoyo

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	9:00AM	9:00AM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	9:15AM	9:45 AM	Equipo técnico	Día
Instalación en locación	9:15AM	9:45AM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	10:00AM	10:10AM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	10:30AM	10:30AM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	12:00PM	12:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

Productora: M.Andreina Barionay Raquel Siboni	Director: Luis.M Jiménez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 3:00 PM	Hora de llamada: 1:30 PM
Locación: Oripoto	Fecha: 19 febrero 2015

Escena a grabar: Entrevista Giusseppina Bardini

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	2:30PM	3:00PM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	2:30PM	3:00PM	Equipo técnico	Día
Instalación en locación	3:00PM	3:20PM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	3:30PM	3:30PM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	3:45PM	4:00PM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	4:00PM	6:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

Productora: M.Andreina Bariona y Raquel Siboni	Director: Luis.M jimenez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 12:00 PM	Hora de llamada: 11:30AM
Locación: Cumbres de Curumo	Fecha:20 febrero 2015

Escena a grabar: Entrevista Fernando Baiz

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	12:00PM	12:30PM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	12:00PM	12:30PM	Equipo técnico	Día
Instalación en locación	12:30PM	12:30PM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	12:30PM	1:00PM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	1:00PM	1:30PM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	3:00PM	3:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

Productora: M.Andreina Barionay Raquel Siboni	Director: Luis.M Jiménez y Bianca Piovesan
Hora de rodaje: 3:00 AM	Hora de llamada: 1:30 AM
Locación: Cumbres de Curumo	Fecha: 20 febrero 2015

Escena a grabar: Entrevista a Gloria de Baiz

Actividad	Hora Estimada	Hora real	Asistencia	Día/Noche
locación del equipo de producción	2:30PM	3:00PM	Equipo de Producción	Día
Traslado a locación del equipos técnico	2:30PM	3:00PM	Equipo técnico	Día
Instalación en locación	3:00PM	3:20PM	Equipo técnico y de producción	Día
Pruebas con cámara	3:30PM	3:30PM	Equipo técnico y de producción	Día
Grabación	3:45PM	4:00PM	Talento, equipo técnico y de producción	Día
Revisión del material	4:00PM	6:00PM	Equipo técnico y de producción	Día

3.3 POST - PRODUCCIÓN

3.3.1 Informe de pietaje

Se inició con un pietaje general de todas las entrevistas, el cual fue realizado viendo detenidamente cada clip para seleccionar qué partes iban a ser seleccionadas. Se necesitó un segundo filtro más detallado, entendido como el pietaje final, que serviría luego para armar la estructura de montaje para el editor.

Pietaje inicial de entrevistas:

Winstone Chebly (Winston I)

Nombre	In	Out
Carreras en Venezuela	0:57	1:18
Ernesto lo conocí	1:23	1:33
Primer carro de Ernesto	2:00	2:20
Siempre correr uno de sus carros	2:23	2:45
Corrí con el Piovesan	2:52	3:03
Corría contra formula	3:30	3:50
Como veinte y pico carreras	4:08	4:36
Camaro, pilotos renunciaban	4:52	5:10
Camaro	5:27	5:43
Con Ernesto es facilito ganar	6:10	6:20
Viajes	9:07	9:37
Los tipos no pensaban que un italiano	10:07	10:18
Ernesto le dice la verdad a todo el mundo	11:01	11:20

(Winston II)

Nombre	In	Out
Él es así, no hay uno como él	0:37	1:18
No hay un campo que no maneje	1:58	2:22
Carro que hizo Ernesto	2:23	2:53
No hay uno que tenga tanta experiencia	2:54	3:25
Pilotos. Carreras ganadas por Ernesto	7:29	7:50
Ernesto es un ganador nato	8:18	8:28
Ernesto no acepta errores	11:10	11:20

(Winston III)

Nombre	In	Out
Ernesto resuelve problemas	0:50	1:28
Yo quisiera aprender más con el	1:39	1:56
TestaRossa	2:30	2:56
Cambio Testa Rosa	3:15	3:59
Probando carro	4:00	4:18
Para que me vendiera el carro (anécdotas)	5:35	8:00
Carrera con Baiz	8:15	11:00

***Ernesto Piovesan* (Ernesto I)**

Nombre	In	Out
Como nace su pasión por el automovilismo	1:10	1:40
Ser un mecánico en aquella época...	2:00	2:09
Primer trabajo	2:15	3:05
Taller de carros	3:10	3:27
Servicio militar	3:30	4:05
14 años	4:13	4:32
Piezas a esa edad	4:42	4:49
Yo me destaque	4:50	4:59
Ciclista, deporte	5:15	5:22
Bolívar	5:33	5:46
Primer trabajo en Venezuela	5:50	6:17
Fabrica piezas, carros	6:40	7:53
Carros de carrera	8:14	8:34
Italia, carros de carrera	8:40	9:04
Migración a Venezuela	9:10	9:45
Peor periodo la guerra	9:47	10:15
Primera carrera en Venezuela	10:24	10:38
Construí carros	10:58	11:13
Carrera los próceres	11:27	11:45
	11:50	11:53

(Ernesto II)

Nombre	In	Out
Asistiendo a pilotos	0:10	0:48
En la época mía	1:14	1:25
Consejo a pilotos	2:49	3:16
Karting	3:23	3:30
Nadie te regala nada en la vida	3:39	4:16
Diploma primer carro	4:40	4:49
Inventos	5:13	5:26
Quiero aprender algo nuevo	5:42	6:44
Cuando uno se iniciase cree que se sabe todo	6:09	6:35
Últimamente reparamos Ferrari	7:08	7:22
Cuando empezamos reparábamos	7:35	8:24
Automovilismo para mi es todo	8:38	8:45
Mejores recuerdos	10:41	11:00
Sacrificios por taller	11:34	12:05

(Ernesto III)

Nombre	In	Out
Guerra	0:00	1:06
Cursos Ferrari	1:53	2:20
Circuitos	7:25	8:00
Recuperar el automovilismo	8:28	8:50
Carros rápidos	10:05	10:29
Condiciones para un piloto	11:10	11:40

(Ernesto IV)

Nombre	In	Out
Me la pasaba con viejos	5:22	5:44
Cuando uno está viejo	6:00	6:15

Fernando Baiz

Nombre	In	Out
Cómo se conocieron	1:24	2:00
Carro motor Porsche	2:09	2:29
Persona trabajadora	2:30	2:50
Buenos recuerdos	2:50	3:05
Gran premio	3:16	3:32
Campeonato 6 carreras	3:45	3:55
Anécdota - Asesor de Ferrari	4:13	4:33
Carros Piovesan	6:58	7:17
Premios con Piovesan	7:23	7:41
Winston	8:57	9:20
Mejor mecánico	9:25	9:46
Próceres	9:50	10:23
Descripción mecánico estudioso	10:30	10:40
Buen compañero	11:16	11:32

Gloria Baiz

Nombre	In	Out
Sin el apoyo de Ernesto	1:14	1:32
Guía como Ernesto	2:11	2:25
Mejor mecánico	2:33	2:46
Rudo	3:00	3:12

Giussepina Piovesan (Giussepina I)

Nombre	In	Out
Yo conocí a Ernesto	0:06	0:26
Trabajando siempre	0:53	1:04
Autobuses Guerra	1:24	2:00
No tengo tiempo	2:20	2:34
Barco	2:41	2:58
Tres hijos	3:50	4:03

(Giussepina II)

Nombre	In	Out
Carreras	0:06	0:22
Viajando mundo entero	0:24	1:00
Gran hombre	1:24	1:50
Sigue trabajando	2:46	3:23
Enamorado	3:27	3:36
Mejor mecánico	4:16	4:38
Tantas cosas buenas	4:40	5:09
Italiano	5:51	

Franco Piovesan

Nombre	In	Out
Atraído por el automovilismo	0:26	1:15
Influencia de su papa	1:27	2:12
Piloto	2:55	3:40
Eran tiempo bonitos	4:38	4:54
Para el automovilismo necesita apoyo financiero	4:57	5:06
Ayudando como mecánico	5:12	5:23
La que ve un piloto / estas solo	5:25	5:47
Solo con tigres	6:00	6:09
Mi papa me permitió ser piloto	6:43	7:02
Me interesa la técnica de los vehículos	7:12	7:28
Aprendizaje	7:33	8:00
Es honesto	8:21	8:33
Era divertido	9:55	10:04

Estructura de montaje sugerida:

INTRO:

- Luces Ferrari.
- Motor 2
- Sticker 2.
- Manos volante.
- Ernesto manejando.
- Tapando pistones.
- Dolly logo.
- Manos pan.

TÍTULO → Trabajo motor Jaguar. (Entrevista Ernesto 2, 10:47 – 10:72).

HALAGOS - VOZ EN OFF – FOTOS. (Una foto por comentario).

- Wiston 2. 8:18 – 8:28 (Ernesto es un ganadora nato – No corre por correr corre pa' gana').
- Fernando 1. 11:16 – 11:32 (Ernesto tuvo mucha cordialidad).
- Gloria. 2:36 – 2:43 (Dedicado a su profesión).
- Franco. 8:21 – 8:27 (Honesto).
- Giuseppina 2. 4:16 – 4:22 (Mejor mecánico).

CARRERAS

- Wiston 1. 0:53 – 1:17 (Carrera en Venezuela).
- Franco. 4:37 – 4:53 (Pilotos de afuera).
- Ernesto 10:57 – 11:46 (Carrera en Venezuela).
- Fernando 3:15 – 3:33 (Gran premio).

CARROS PIOVESAN

- Wiston 1. 1:22 – 2:08 (Lo conocí, carro).
- Fernando 1. 1:24 – 2:02 (Título, carro).
- Ernesto 1. 8:40 – 9:05 (Los Piovesan).
- Wiston 2. 2:28 – 2:54 (corte) 3:01 – 3:17 (corte) 3:32 – 3:50 (corte) 4:00 – 5:06 (Testa Rosa). Foto testa rosa.

PILOTOS

- Ernesto 2. 0:09 – 0:59 (Asistiendo pilotos). (corte) 2:49 – 3:31 (Consejo a pilotos).
- Franco. 5:34 – 6:08
- Baiz. 2:49 – 3:16 (Cuidado por Ernesto).
- Wiston 1. 11:03 – 11:44 (Un profesor).

GUERRA

- Ernesto 1. 3:30 – 4:05 (Guerra). (Corte). 4:10 – 4:33 (Aprender guerra). (corte) Ernesto 3. 0:00 – 1:11 (Terminando guerra partisano) foto arma. (Corte). Ernesto 1. 9:10 – 10:54. (Carrera, guerra).
- Giusseppina 1. 0:06 – 1:05 (conocí a Ernesto). Foto pareja.(Corte). 2:39 – 2:57 (Barcos). (corte). Giusseppina. 3:50 – 4:02 (Hijos). Foto familiar

ANÉCDOTAS Y COMENTARIOS:

- Franco. 1:31 – 2:09 (Influencia).
- Wiston 2. 1:58 – 2:24 (No hay un campo que no maneje).
- Baiz 4:10 – 4:55 (Anécdota Ferrari). Foto Ferrari
- Wiston 3 0:58 – 1:46 (Desarma y arma). (corte). Wiston 5. 1:12 – 2:27 (Herramientas).

CIERRE:

- Franco. 7:38 – 8:02. (Aprendizaje).
- Ernesto 2. 3:39 – 4:19. (Nadie te regala nada).
- Wiston 2. 0:47 – 1:14 (Hacerle caso).
- Baíz. 10:30 – 10:41. (Estudioso).
- Gloria. 2:10 – 2:24. (Guía como ese).
- Giusseppina 2. 1:24 – 1:50. (Gran hombre).
- Ernesto 2. 6:10 – 6:31 (Cuán difícil es saber algo).

Toma que se apagan la luces en el taller.

3.3.2 Informe de Post-producción

En el proceso de postproducción se trabajó con el programa de edición Adobe Premier, el material fue trabajado en un equipo portátil marca Sony VAIO que pertenece a Yeixson Rodriguez quien trabaja como postproductor *Freelancer* para varias empresas audiovisuales, el proceso de edición tuvo una duración de 11 días por un lapso de cinco a seis horas diarias.

Para asegurar una calidad óptima de video, se grabó el material en una cámara CANON 7D y una cámara CANON T2i con una serie de memorias SD de 4, 8 y 16 gigabytes para generar archivos .mov, este formato fue utilizado con la finalidad de facilitar el proceso de edición.

Después de culminar el proceso de edición se agregó la música de galería liberada de derechos, seleccionada acorde al tono clásico del documental, y posteriormente se procedió a realizar con el mismo editor la animación del título del documental y las tapas gráficas.

3.3.4. Créditos

Dirección: Luis Miguel Jiménez y Bianca Piovesan

Producción General: Maria Andreina Bariona y Raquel Siboni

Dirección de Fotografía: María Andreina Bariona / Luis Miguel Jiménez y Bianca Piovesan

Asistente de fotografía: Patricia Hung

Cámaras: Maria Andreina Bariona y Bianca Piovesan

Dirección de Post Producción: Luis Miguel Jiménez y Bianca Piovesan

Edición y Animación: Yeixson Rodriguez

Diseño gráfico: Sarin Rosanes

3.3.5 Propuesta gráfica

El diseño del DVD está inspirado en el color de los carros de Ernesto Piovesan. el nombre fue diseñado con un estilo similar al logo distintivo que se utiliza como firma de cualquier trabajo realizado por Ernesto y Franco Piovesan. La imagen del afiche y la carátula del DVD se completan con la ilustración de la característica braga que el protagonista siempre usa en su taller.

Propuesta gráfica afiche



Propuesta gráfica DVD



Propuesta gráfica carátula DVD



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El trabajo documental es quizá uno de los aspectos que produzca más satisfacción del oficio cinematográfico. Lo que comenzó con la búsqueda desesperada de un tema que pudiera ser interesante y relevante para emprender el proyecto académico, resultó en la típica anécdota de aquel que tiene el tema en sus narices y no lo había notado. Será en la historia familiar de una de las propias integrantes del grupo, que se encontraría un personaje cuyo legado sería importante rescatar y difundir con la intención de atraer la atención de tantos otros que puedan continuar el trabajo de esta pequeña pieza hecha desde la admiración y el respeto.

Entre los temas más interesantes explorados en “Piovesan” está la época dorada en la que Venezuela era una plaza automovilística con gran relevancia en el continente. Un periodo de progreso en donde la construcción de espacios, la organización de eventos en esta disciplina y la rotación de pilotos nacionales e internacionales, permitía ilusionarse con una nación próspera.

El impacto de la historia de vida detrás de Ernesto Piovesan es apenas el motor que puede impulsar varios trabajos no sólo biográficos sino de crónica y revisión histórica. Se puede conocer mucho de la historia del país y de los inmigrantes que llegaron a él a través de relatos como estos. Como Ernesto, hay decenas de pioneros cuyas historias no han sido contadas ni documentadas.

Las anécdotas del joven que salió de su país natal en guerra para aventurarse a lo desconocido, en un lugar sin raíces ni referentes a los cuales acudir, es la historia de la Venezuela de los inmigrantes. “Piovesan” no busca sino contar desde la perspectiva

deportiva uno de esos relatos que forman parte de nuestra cultura. Así como sumar, un rasgo fundamental de disciplina, dedicación y tolerancia cero a la mediocridad.

Es a partir de esta reflexión final que surgen una serie de recomendaciones para que cualquiera interesado pueda asumir proyectos futuros, a saber:

- Al asumir un proyecto que gire en torno a un único personaje del que existen pocas o ninguna referencias bibliográficas, es fundamental comenzar un proceso de investigación, entrevistas y arqueo fotográfico que permita partir de una biografía propuesta. En el caso de “Piovesan” fue fundamental para guiar el proceso de grabación y que sin proponérselo sumó otro resultado satisfactorio al Proyecto Final de Carrera.
- El documental biográfico requiere de mucha dedicación y paciencia para generar un vínculo positivo con el personaje principal. Es la única manera de que pueda sentirse cómodo ante desconocidos que quieren indagar sobre casi todo aspecto de su vida. A veces, que exista un vínculo previo, como en el caso de “Piovesan” no es suficiente. El trabajo con el resto del *crew* es fundamental para generar la confianza suficiente entre realizadores y documentado.
- Los comunicadores sociales tienen en el retrato de personajes, infinitas posibilidades para contar historias desde cualquier ángulo: cinematográfico, periodístico, fotográfico, artístico, etc. Pero sobre todo de aquellos anónimos cuyo trabajo pasa muchas veces desapercibido.
- La revisión histórica del automovilismo en Venezuela y sus pioneros es un área de trabajo e investigación muy poco explorado y con grandes oportunidades para ser desarrollado.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

Bueno Flores, Francisco Javier, López Morón José Ignacio. (2008). **Rally a Rally 2007-2008**. Madrid, España. Autor-Editor.

AA.VV, (2014). **Atlas ilustrado el automovilismo en España**. Madrid. SUSAETA, S.A.

AA.VV, (2014). **El libro del automóvil**. Barcelona. BLIMES S.A

Aarón Alboukrek, Gloria Fuentes. (2005). **Diccionario de sinónimos y antónimos e idas afines**. Larousse S.A. Primera edición. México DF.

Leonardo Acerbi. (2008). **FERRARI all the cars**. Milano. Giorgio Nada Editore s.r.l.

Marisa Javierre Gonzalez. (2005). **Gran Enciclopedia Espasa 2**. Colombia. Espasa Calpe, S,A.

Michael Robiger. Dirección de documentales. Instituto oficial de radio y televisión. Focal Press.

Ramón Garcia Pelayo y Gross. (1972). **Pequeño Larousse en color**. México. Ediciones Larousse.

Tesis

Andreina Martinez, Natalie Simone. (2014). **Secretos a voces, La realidad de las universidades públicas en Venezuela**. Trabajo de grado. Universidad Monteávila.

Claudio César Medina. (2012). **Úrsula, adaptación de la canción Monkey an Bear de Joanna Newsom a un cortometraje con títeres**. Trabajo de grado. Universidad Católica Andrés Bello.

Diego Celis. (2014). **Roadie**. Trabajo de grado. Universidad Monteávila.

Material Online

Escudería Tame. <http://www.escuderiatame.com>

Pasión por la velocidad y motores. <http://www.pasionalavelocidad.com/phpBB3/>

Pasión por la velocidad y motores. <http://www.pasionalavelocidad.com/phpBB3/search.php?sid=360a1363c855f892b3987772cba1979e>

Pasión por la velocidad y motores. (2013). Ferraris en Venezuela <http://www.pasionalavelocidad.com/phpBB3/viewtopic.php?f=16&t=408&p=9111&hilit=ernesto+piovesan#p9111>

Pasión por la velocidad y motores. (2012). Pilotos venezolanos y gente allegada. <http://www.pasionalavelocidad.com/phpBB3/viewtopic.php?f=18&t=2103&p=8775&hilit=ernesto+piovesan#p8775>

http://www.cva.itesm.mx/biblioteca/pagina_con_formato_version_oct/apalibro.html

Magazine Fuera de serie. (2015). <http://fueraSerie.expansion.com/2014/05/14/motor/1400064416.html>. Madrid. Unidad Editorial Información Economía, S.L

El Automovilismo. (2013). <http://elautomovilismoxt.blogspot.com/>.

Italia. <http://www.italia.it/es/descubre-italia/veneto/treviso.html>.

Alba Cecilia Pauli. (2015). **La primera carrera venezolana**. <http://comisiondeportivatouring.com/caracasmaraibocaracas.php>

Bibliografías y vidas, la enciclopedia biográfica en línea.
<http://www.biografiasyvidas.com/>.

Películas

RUSH. Ron Howard. 2013; Alemania y Reino Unido. Universal Picture.

Jiro dreams of sushi. David Gelb. 2011; Estados Unidos. Preferred Content / Sundial Pictures. <https://www.youtube.com/watch?v=LwrpxvtzYBU>.

Senna. Asif Kapadia. 2010. universal picture.
<https://www.youtube.com/watch?v=4LjVnkBmbKo>.

Searching for shugar man. Malik Bendjelloul. 2012; Reino Unido. Sony Classics/ Red Box Film/ Canfield Picture/ Passion Picture.
<https://www.youtube.com/watch?v=AM6wu2p4fPs>.

Man on wire. James Marsh. 2008; Reino Unido. GB-USA; Magnolia Pictures.
https://www.youtube.com/watch?v=0G4F_jUbZ8k.

GLOSARIO

Karting: El karting es una disciplina deportiva del automovilismo que se practica con karts sobre circuitos llamados kartódromos, que tienen entre 600 y 1.700 metros de longitud, y con un ancho de entre 8 y 15 metros. Dadas sus características, el kart es la modalidad por excelencia de formación de pilotos: suele ser el primer automóvil en el que debutan los aspirantes a pilotos de competición, a edades tan tempranas como los ocho años.

Mala racha: Período de tiempo corto de buena o mala suerte.

Cronología: Conjunto de hechos históricos ordenados de acuerdo con las fechas en que sucedieron.

Torno: Un conjunto de máquinas y herramientas que permiten mecanizar, cortar, fisurar, trapeciar, y ranurar piezas de forma geométrica por revolución.

Bóldos: Automóvil destinado a participar en carreras que alcanza gran velocidad.

Circuito: Espacio limitado que recorre una cosa, como un fluido, un vehículo, etc. y que termina en el mismo punto en el que empieza.

Ranurar: Canal estrecho que se abre en un madero, piedra, etc. para hacer un ensamble, guiar una pieza movable, etc.

Rallies: Competición deportiva en la cual los participantes, a pie, a caballo o en moto, deben reunirse en un punto tras haber realizado varias pruebas: rallye automovilístico.

WRC2: Acrónimo de inglés World Rally Championship 2. Campeonato de rally desde el 2010.

WRC3: Acrónimo de inglés World Rally Championship 3. Campeonato de rally desde 1987.

WTCC: Campeonato mundial de turismo.

ETCC: Campeonato europeo de turismo.

Drag: Es una disciplina automovilística que consiste en competir en una pista de línea recta.

Drift: Una disciplina en la cual el piloto debe realizar resbales espectaculares.

Derrapar: Galicismo por patina, resbalar.

