

CIN Escola

BICICLETES VS COTXES (2015)

de Fredrik Gertten



Proposta didàctica de Ramon Breu

SINOPSI-COMENTARI

El món està immers en una gran crisi global que tard o d'hora s'haurà d'afrontar: el canvi climàtic, l'esgotament dels recursos fòssils, i la contaminació urbana i

dels oceans. La bicicleta s'erigeix com una poderosa eina per al canvi, però la indústria automobilística inverteix milions de dòlars cada any per afavorir els seus negocis. *Bicicletes vs. Cotxes* ens presenta diversos activistes i pensadors que lluiten per aconseguir ciutats més sostenibles. Es neguen a deixar d'anar amb bicicleta, tot i l'augment del nombre de morts en accidents de trànsit.

Som davant d'una lluita desigual per l'espai urbà. Els poders, forces i conseqüències d'utilitzar un cotxe o una bicicleta per a desplaçar-se són molt diferents, i l'auge i influència que té des del segle passat el cotxe i la seva indústria es presenta com un imperi que sembla indestructible.

La pel·lícula ens porta a diferents ciutats del món i en totes elles el panorama és el mateix: riuades i riuades de vehicles a motor en moviment, ocupant l'espai, en parada forçosa o descansant per a poder seguir contaminant el dia següent. Com no podia ser d'altra forma, el director suec Fredrik Gertten pren partit pel cantó més dèbil, mitjançant les seves imatges, entrevistes, veus en off dels testimonis o estadístiques.

El cas de Los Angeles és especialment esfereïdor, ja que se'ns explica que el transport públic va passar de ser el millor del món a principis del segle XX, fins a ser residual a principis del XXI, ja que una determinada empresa automobilística va comprar la companyia de transport públic per reduir-la a la mínima expressió. És especialment aclaridor que les dues ciutats més

envejades pels ciclistes, Copenhaguen i Amsterdam, no disposin d'una indústria nacional de l'automòbil.

El film intenta buscar respostes sobre qui i per què es prenen les decisions en matèria de trànsit a les ciutats, amb quins criteris i qui ho financia. Les companyies automobilístiques a través de la seva pressió (per què no dir corrupció?) aconseguen que els governants prenguin decisions que clarament les afavoreixen. Per altra banda, la publicitat aconseguix equipar l'automòbil amb la riquesa, aconseguix presentar el cotxe com un símbol d'estatus social superior, aconseguint que el consumidor passi per alt els col·lapses circulatoris, el soroll, les malalties respiratòries i la invasió de l'espai públic i privat.

FITXA DE LA PEL·LÍCULA

Títol: *Bicicletes vs cotxes (Bikes vs. Cars)*

Direcció: Fredrik Gertten

Producció executiva: Fredrik Gertten, Chris Paine

Disseny de so: Alexander Thörnqvist

Edició: Benjamin Binderup, Morten Giese, Klaus de León Heinecke, Sascha Füllscher, Phil Jandaly

Música: Florencia Di Concilio

Productors: Margarete Jangard, Elin Kamler, WG Film

Durada: 91 minuts

Suècia, 2015

Versió original en anglès, portuguès i espanyol, subtitulada en català i castellà

http://www.eldocumentaldelmes.com/ca/documentals/257-bicicletes_vs_cotxes.html

PANTALLA D'ACTIVITATS

1. Al principi del film, l'Aline Cavalcante de Sao Paulo es fa un seguit de preguntes: "Què li passa a la nostra ciutat? Per què els transport públic és tan car? Qui financia aquest model de ciutat? Quins interessos hi ha?" Després d'haver *vist Bicicletes vs Cotxes*, què podríeu respondre?
2. L'activista de Los Angeles, Dan Koeppel, ens explica que a principis del segle XX el 20 % dels habitants de la ciutat anava en bicicleta a treballar, a més de disposar del servei de transport públic millor del món. Què va passar perquè es capgirés aquesta situació?
3. Què són les *bicicletes fantasma*, aquelles bicicletes pintades de blanc que apareixen en diversos moments dels documental?
4. A Copenhaguen el 40 % dels seus habitants es desplaça en bici, mentre que a Los Angeles, només el 0'8 %. Expliqueu els avantatges i inconvenients de cada situació.
5. L'alcalde de Toronto, Rob Ford, diu que els carrer és dels cotxes, dels camions y dels autobusos. Què li podríeu respondre?
6. Quines conseqüències poden tenir les xifres sobre els potencials compradors de cotxes del futur que mostra la següent taula:

Compradors potencials de cotxes (2009)	1,8 bilions
Compradors potencials de cotxes (2020)	3,2 bilions
Compradors potencials de cotxes (2040)	4,9 bilions

7. Què són els *lobbys* o grups de pressió? Us sembla legítima i democràtica la seva activitat?
8. Opineu sobre el fet que empreses constructores, la indústria del automòbil i les petrolieres siguin els principals subvencionadors de les campanyes polítiques.
9. Expliqueu el cas de l'etiqueta d'eficiència energètica d'Alemanya que apareix en el documental.
10. Què vol dir que caldria que *els cotxes assumissin el cost d'allò que creen?*
11. Com es demostra a *Bicicletes vs Cotxes* que convé que la ciutadania sigui activa a l'hora de reclamar els seus drets i el seu espai?

LLENGUATGE I TÈCNIQUES AUDIOVISUALS

1. En el minut 4, la càmera segueix l'Aline mentre es desplaça en bicicleta. Quin moviment realitza?
2. A *Bicicletes vs Cotxes* hi ha algunes imatges d'arxiu. Quina funció fan aquest tipus d'imatges en un documental?
3. Comenteu la música tan sorprenent que sentim en el minut 29, mentre els ciclistes preparen el seu vehicle.
4. L'Alina Cavalcante actua de fil conductor de la pel·lícula. Creieu que al documental hi ha una mena de mecanisme d'identificació propi de les pel·lícules de ficció? Amb quina intencionalitat?

Consulteu aquest *blog* si teniu algun dubte:
<http://llenguatgecinematografic.wordpress.com/>

TRÀVELING DE LECTURES

AUGMENT DE LES VENDES DE COTXES

Les vendes de cotxes continuen proporcionant senyals positius. El mes de febrer el nombre de matriculacions va arribar als 97.650 turismes i totterrenys, la qual cosa va suposar un increment del 12,6 % respecte a l'any anterior. Segons l'Associació Espanyola de Fabricants d'Automòbils, Turismes i Camions (Anfac), la Federació d'Associacions de Concessionaris d'Automoció (Faconauto) i l'Associació Nacional de Venedors de Vehicles de Motor, Reparació i Recanvis (Ganvam), es tracta del registre més alt el mes de febrer des del 2008 i suposa encadenar 30 mesos seguits de pujada.

L'impuls més important en les vendes de turisme, assenyalen fabricants, venedors i concessionaris, procedeix de les empreses amb un creixement del 24,4 %, en matricular 24.257 unitats. Quant a les companyies de lloguer de cotxes, es van adquirir 26.584 vehicles, un 19,4 % més que un any abans. El sector atribueix aquesta empenta "a la fluïdesa en el finançament i en l'accés al crèdit", que està permetent la renovació de flotes comercials i de cotxes de lloguer.

(...) Les patronals insisteixen en la necessitat de rejuvenir el parc automobilístic espanyol, que supera els 11,6 anys de mitjana. "Les empreses continuen invertint en cotxes en revitalitzar-se els seus negocis – va apuntar Juan Antonio Sánchez Torres, de Ganvam –, fins al punt que estimen que la seva flota creixerà al voltant d'un 10 % entre aquest exercici i el pròxim".

D'altra banda, el portaveu d'Anfac, David Barriento, va assegurar que "el consum està sent el motor del creixement econòmic a Espanya i l'automòbil ocupa un element molt important d'aquest consum"

Rodríguez de Paz, A. "La venda de cotxes puja al febrer un 12,6 per l'empenta de les empreses". La Vanguardia 2-3-2016. Pàg. 56. Adaptació de Cinescola.

Activitats

1. Esbrineu si un parc automobilístic de 11,6 anys és vell.
2. A qui beneficia la renovació del parc automobilístic?
3. Després d'haver vist *Bicicletes vs Cotxes*, què en penseu que el creixement d'un país es basi en l'augment de les vendes de cotxes?

ESPANYA, QUART PAÍS EUROPEU EN NOMBRE DE CICLISTES MORTS

Amb 67 víctimes anuals, Espanya és el quart país europeu amb més ciclistes morts a les carreteres, segons ha declarat avui el director de l'Institut de Seguretat Vial de la Fundació MAPFRE, Julio Laria, a la presentació d'un reportatge audiovisual d'educació vial per a ciclistes protagonitzat per Miguel Indurain. Només ens superen països com ara Irlanda, Bèlgica i Lituània, que tenen "pitjors condicions meteorològiques i menor tradició ciclista".

Laria adverteix que, tot i que entre els anys 2001 i 2009 s'havia aconseguit reduir en un 33% les morts de ciclistes a les carreteres, hem patit un repunt del 20% des de llavors. Aquestes xifres haurien de suposar "un clar toc d'atenció a les autoritats i la societat per tal de prendre mesures per a millorar la seguretat".

A més de les morts en carretera, cal destacar que es produeixen anualment més de 3.500 ferits de diversa consideració, que en més d'un 90% son homes, i es troben als grups d'edat d'entre 15 i 17 anys i de més de 55 anys. Aquestes xifres xoquen amb el perfil de ciclista habitual, normalment jove major d'edat i amb una representació de la dona molt superior.

Segons l'estudi, un de cada cinc ciclistes habituals ha patit algun accident al llarg de la seva vida, normalment per caigudes en solitari, però també per atropellaments, gairebé sempre de poca importància.

Per la seva banda, la nova directora de la DGT -Maria Seguí- ha demanat "prudència" i "no caure en alarmismes". Recorda que la xifra de morts és

relativament baixa en relació amb el total de morts en accidents de trànsit, que arriba a les 2.500 víctimes.

<http://www.palmaenbici.com/?p=2492>

Activitats

1. A què atribuiu el nombre tan gran de ciclistes morts a l'Estat espanyol?
2. Investigueu sobre els número de quilòmetres de carril bici a Espanya i compareu-lo amb el d'altres països de nostre entorn.
3. Feu una recerca sobre les normes de circulació de les bicicletes i debateu-les a classe.

CONTRACAMP: ASPECTES DIDÀCTICS PER AL PROFESSORAT

Les matèries des d'on proposariem *Bicicletes vs Cotxes* són: Ciències Naturals; Ciències Socials; Valors Ètics i Tutoria.

Elements de debat i relacions que es poden establir:

1. Defensa i cura de l'entorn entès com a espai comú on es desenvolupa la convivència i coneixement de les accions individuals i col·lectives i de les polítiques institucionals en pro de la seva conservació.
2. Reconeixement de la pertinença a una ciutadania global, identificant els mitjans, tant individuals com col·lectius, per procurar un desenvolupament humà sostenible i assumint estratègies de consum racional i responsable.
3. L'escalfament del planeta degut a l'augment en les emanacions de diòxid de carboni.
4. Conseqüències de l'ús dels combustibles fòssils i de l'efecte hivernacle.
5. Noves actituds de la ciutadania per aturar les conseqüències més devastadores del canvi climàtic.
6. Demanda de responsabilitats als principals responsables de l'escalfament global del planeta.
7. La invasió de l'espai urbà per part dels cotxes.
8. Pràctica de normes cíviques per mitjà de la participació en activitats socials de l'entorn proper, assumint responsabilitats i treballant de forma cooperativa en la gestió local dels recursos i identificant les bones pràctiques alternatives i estratègies de consum responsable.
9. Disponibilitat per trobar solucions als problemes i intentar millorar la realitat de manera crítica i responsable.
10. El cinema com a element de sensibilització educativa i social.

Objectius formatius

1. Conèixer les conseqüències de la massiva utilització dels cotxes en el nostre planeta.

2. Analitzar els mecanismes que produeixen l'escalfament global i la responsabilitat del model econòmic desenvolupat en els darrers temps.
3. Reflexionar críticament sobre les relacions entre la humanitat i el medi ambient.
4. Actuar, al nostre nivell, per canviar hàbits quotidians que perjudiquen l'equilibri ecològic del planeta.
5. Valorar i tenir cura del medi, així com assumir comportaments de consum responsable que contribueixin a la sostenibilitat.
6. Identificar les accions individuals, col·lectives i institucionals per a la preservació del medi.
7. Desenvolupar la iniciativa personal, participant democràticament i responsablement dins i fora del centre, com a eina per aprendre a assumir els deures ciutadans i compromisos socials.
8. Analitzar les característiques estètiques i comunicatives del cinema documental.

Criteris d'avaluació

1. Visionat atent, correcte i respectuós del film.
2. Respondre adequadament a les qüestions de comprensió i de llenguatge cinematogràfic de forma reflexiva i interessada.
3. Capacitat per relacionar i entendre les diferents temàtiques plantejades en el film.
4. Identificar els temes i subtemes del documental.
5. Lectura dels textos de la proposta didàctica i realització adequada de les activitats.
6. Participació activa en els debats i recerques que es puguin suscitar.
7. Expressió escrita i oral correcta de les feines proposades.