



FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

VIDEO DOCUMENTAL TURÍSTICO:  
TREN DEL ECUADOR RUTA QUITO – BOLICHE – QUITO

Trabajo de Titulación presentado en conformidad con los requisitos  
establecidos para optar por el título de Licenciado en Multimedia y Producción  
Audiovisual, mención en Producción Audiovisual.

Profesora guía  
Lic. Orisel Castro

Autor  
Daniel Fernando Gordillo Romero

Año  
2014

## DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con el estudiante, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”

---

Lic. Orisel Castro

CI: B778805

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.”

---

Daniel Gordillo  
CI: 080302183-1

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco primeramente a Dios, por haberme permitido alcanzar esta meta profesional tan importante en mi vida.

A mi familia, que es un pilar fundamental en mi formación tanto humana como profesional.

A mi tía Ligia, por su apoyo incondicional durante todo este tiempo y por motivarme a seguir siempre adelante.

A la Universidad de las Américas, en especial a Enrique Saltos, Paulina Donoso, Orisel Castro y demás profesores, que supieron compartir y transmitir sus conocimientos para mi desarrollo profesional y la realización de este proyecto de tesis.



## DEDICATORIA

A mi abuelo Heleodoro Gordillo, porque a través de este documental pude revivir su recuerdo, conocer más sobre su pensamiento, su trabajo y su estilo de vida.

## RESUMEN

El actual gobierno está empeñado en fomentar e impulsar el desarrollo turístico en el país. La rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano forma parte de este plan de desarrollo, el cual permite revivir la antigua tradición ferroviaria, conocer y disfrutar de los atractivos turísticos que hay en cada una sus rutas.

El presente documental “Impresiones de un viaje en tren”, es una producción audiovisual realizada con el fin de fomentar el turismo en tren, en la ruta Quito – Boliche – Quito, mostrando una nueva forma de hacer turismo desde Quito, como una opción segura, atractiva, divertida y cultural.

En este proyecto se podrá conocer la historia y funcionamiento del tren, parte de las costumbres y tradiciones de los pueblos por donde pasa y apreciar hermosos paisajes que se pueden observar durante el viaje.

Para la realización de este trabajo, se recopilaron videos y fotografías relacionadas con el ferrocarril ecuatoriano, así como testimonios de ex trabajadores ferroviarios y entrevistas a moradores de los pueblos por donde pasa el tren.

## **ABSTRACT**

The current government is committed to encourage and promote the development of tourism in the country. The rehabilitation of the Ecuadorian Railway is part of this development plan, which allows people to revitalize the ancient railway tradition, to get to know and to enjoy the attractions that are to be found in each of its routes.

This documentary, "Impressions of a Train Journey", is an audiovisual production made in order to promote tourism by train on the route Quito - Boliche - Quito, which shows a new way to travel from Quito as a safe, attractive, fun, and cultural option.

Through this project, people will learn about the history of the train and how it works. They will also get to know a little bit about the customs and traditions of the people that live along the route, while seeing the beautiful landscapes.

A lot of videos and photographs, testimonies of ex- railway workers and interviews with inhabitants of the towns through which the train passes were collected to accomplish this work.

## ÍNDICE

1. El ferrocarril ecuatoriano .....	7
1.1 Historia del tren del Ecuador .....	7
1.2 Impacto socioeconómico en los pueblos por los que pasa el tren .....	11
1.2.1 Impacto económico .....	11
1.2.2 Impacto cultural .....	12
1.3 Excursión en tren, ruta Quito – Boliche – Quito .....	15
1.3.1 Estación Chimbacalle .....	16
1.3.2 Estación Tambillo .....	18
1.3.3 Estación Machachi .....	19
1.3.4 Estación El Boliche .....	22
2. Turismo Sostenible .....	25
2.1 Origen del turismo .....	25
2.2 Sostenibilidad .....	26
2.3 Objetivos y beneficios del turismo sostenible .....	26
3. El Documental .....	29
3.1 Definición .....	29
3.2 Primeros documentales .....	30
3.3 Narrativa del documental .....	33
3.4 Tipos de documentales .....	38
3.5 Lenguaje cinematográfico .....	41
3.5.1 Elementos narrativos .....	42
3.5.1.1 Encuadre .....	42
3.5.1.2 Plano .....	43
3.5.1.3 Angulación .....	45
3.5.1.4 Movimientos de cámara .....	47
3.5.1.4.1 Panorámica .....	49

3.5.1.4.2 Travelling .....	50
3.5.1.4.3 Trayectoria .....	51
<b>4. Fases de la Producción Audiovisual .....</b>	<b>52</b>
<b>4.1 Preproducción .....</b>	<b>52</b>
4.1.1 Etapa de investigación .....	52
4.1.1.1 Búsqueda de personajes .....	53
4.1.1.2 Búsqueda de locaciones .....	54
4.1.2 Proceso de guionización .....	55
4.1.2.1 Tratamiento audiovisual .....	55
4.1.3 Sinopsis .....	56
4.1.4 Escaleta .....	56
4.1.5 Storyboard .....	57
4.1.6 Desglose de producción .....	57
4.1.7 Plan de trabajo .....	58
4.1.8 Presupuesto .....	59
<b>4.2 Producción .....</b>	<b>59</b>
4.2.1 Preparativos .....	60
4.2.2 Grabación .....	61
<b>4.3 Postproducción .....</b>	<b>62</b>
4.3.1 Visionado del material .....	63
4.3.2 Guión de montaje .....	63
4.3.3 Edición digital .....	63
4.3.4 Postproducción de audio .....	64
4.3.4.1 Musicalización .....	64
4.3.4.2 Sonorización .....	65
4.3.5 Postproducción de la imagen .....	66
4.3.5.1 Colorización .....	66
<b>5. Libro de Producción .....</b>	<b>67</b>
<b>5.1 Tratamiento del documental .....</b>	<b>67</b>
5.1.1 Propuesta de fotografía .....	68

5.1.2 Propuesta de sonido .....	69
5.1.3 Propuesta de montaje .....	70
5.2 Escaleta del documental .....	72
5.3 Locaciones .....	82
5.4 Desglose de producción .....	85
5.5 Plan de rodaje .....	93
5.6 Guión de montaje .....	98
5.7 Voz en off .....	106
5.8 Presupuesto .....	112
<b>6. Análisis de resultados .....</b>	<b>113</b>
6.1 Recomendaciones .....	122
6.1.1 Recomendaciones generales .....	122
6.1.2 Recomendaciones técnicas .....	123
<b>REFERENCIAS .....</b>	<b>124</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>127</b>

## **Introducción**

Ecuador es un país megadiverso, reconocido internacionalmente por la calidad de su gente, paisajes, gastronomía, fauna, flora y demás encantos naturales. Todos estos recursos han hecho que sea considerado como un gran destino turístico a nivel mundial.

El Gobierno del Presidente Rafael Correa, impulsó el desarrollo turístico y con ello promovió la activación económica del país, trabajando firmemente en la rehabilitación del sistema de ferrocarriles nacionales. A partir del año 2012 empezó a operar el Tren del Ecuador con una infraestructura completamente restaurada, cumpliendo con estándares de seguridad y confort para el servicio turístico.

Hablar sobre el tren del Ecuador es un tema fascinante desde el punto de vista histórico y cultural. El paseo en tren en la ruta Quito – Boliche – Quito se convierte en un atractivo más para los habitantes de Quito y turistas que lo visitan.

El video documental que acompaña este trabajo, revive aquellas sensaciones que solo se pueden encontrar cuando se viaja en tren, y permite disfrutar de los pintorescos paisajes que adornan el viaje.

## **Antecedentes**

La historia de los ferrocarriles en el mundo va desde los primeros trenes a vapor hasta los eléctricos de hoy en día. Muchos de estos trenes al principio sirvieron como transporte de pasajeros y de carga en vagones. Esto era muy importante en aquellas épocas ya que contribuía con el comercio y la unión de los pueblos (Hynson, 1999, p. 19).

En 1873 en el Gobierno de Gabriel García Moreno, se dio inicio a la construcción del ferrocarril Durán - Quito, para unir la Sierra con la Costa. Este tren estuvo en funcionamiento hasta el año 1975.

La construcción de carreteras y la aparición de otros medios de transporte, afectó notablemente al ferrocarril. Adicionalmente, el Fenómeno Climático del Niño que destruyó ciertos tramos de la vía y la falta de interés de los gobiernos de turno por habilitar este medio de transporte, hizo que el ferrocarril se paralizara y quedara abandonado.

Durante el Gobierno del Presidente Rafael Correa en el año 2008, se declaró a la red de ferrocarriles del Ecuador como Patrimonio Histórico Nacional, dando inicio a un proyecto de rehabilitación de determinados tramos del ferrocarril.

Luego de este proceso de restauración, la estación Eloy Alfaro ubicada en el sector de Chimbacalle en la ciudad de Quito, es elegida como la primera de las 7 maravillas de Quito, y es el punto de partida de la ruta Quito – Boliche – Quito (Tren Ecuador, 2012).



## **Justificación**

Ecuador, en la actualidad, es un país altamente turístico. Solo en el mes de enero de 2013 recibió 130.342 turistas extranjeros, creciendo el ingreso de turistas en un 2,93% en relación a enero de 2012 (CAPTUR, 2013).

Existen muchos sectores, como la Amazonía o las Islas Galápagos, los cuales ya se encuentran sobreexplotados en cuanto a reportajes turísticos y promoción a nivel mundial. Se debe incentivar el conocer muy bien al país, porque todavía existen cientos de maravillas por promocionar. Es este el caso de la ruta Quito – Boliche – Quito, la cual cuenta con atractivos únicos como los paisajes que lo componen y emocionantes travesías en los trenes originales, reviviendo épocas pasadas.

Este proyecto, un video documental turístico, permite conocer y apreciar esta ruta. Un viaje lleno de aventuras y belleza, contemplando nevados, volcanes y, pequeñas poblaciones, además disfrutar de la experiencia de viajar en tren y conocer un poco de la historia del mismo, todo esto, con el fin de contribuir a promocionar nuevos lugares con un alto potencial turístico.

A través de este proyecto, se pretende generar, en ecuatorianos y extranjeros un interés por conocer lo maravilloso que es el Ecuador y lo mucho que queda por descubrir.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Transmitir un mensaje que fomente el turismo interno en la ruta Quito – Boliche – Quito en tren, creando expectativa e interés turístico en el público a través de la producción de un video documental.

### **Objetivos Específicos**

- Aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de los estudios en la Carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, para transmitir información de manera coherente y sólida.
- Aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de los estudios en la Carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, para generar imagen y audio de alta calidad de acuerdo a los estándares del mercado.
- Aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de los estudios en la Carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, para generar imagen de alto impacto visual.
- Investigar cómo ha evolucionado el ferrocarril ecuatoriano desde sus inicios hasta la actualidad.
- Mostrar brevemente la historia del ferrocarril ecuatoriano.
- Investigar el impacto socioeconómico en los pueblos por donde pasaba el recorrido del tren.

- Mostrar los cambios socioeconómicos ocurridos con el tiempo en las poblaciones cercanas a la ruta, en relación al paso del tren.
- Investigar sobre atracciones turísticas que comprende la ruta del tren Quito – Boliche – Quito.
- Mostrar las principales zonas turísticas que podemos encontrar a través de este viaje en tren en la ruta Quito – Boliche – Quito.
- Investigar cómo contribuye el turismo sostenible a la conservación del medio ambiente, la riqueza cultural y social.
- Intentar promover un turismo sostenible, a través de actividades amigables con la naturaleza que protejan el medio ambiente.
- Mostrar parte de la cultura de los pueblos involucrados en este proyecto, para preservar sus costumbres y tradiciones en el tiempo.

## **Descripción**

Este video documental presenta una travesía en tren, donde se pueden apreciar montañas y nevados propios de la Ruta de los Volcanes, destacándose los Ilinizas, el Corazón y el Cotopaxi; las áreas y reservas naturales del Boliche y parte de la cultura andina reflejada en los pueblos cercanos a la ruta como Tambillo y Machachi.

Adicionalmente, recorre las principales instalaciones del tren, sus estaciones y revive momentos históricos de su origen y creación, puesto que hoy en día la red ferroviaria ecuatoriana ha sido catalogada Patrimonio Histórico Nacional.

Se realizan entrevistas a distintas personas relacionadas al tema, con el objetivo de que aporten información valiosa para el desarrollo de este trabajo.

Este video documental está grabado en un formato de Full HD 1080p a 29.97fps y tiene una duración aproximada de veintiséis minutos. Está compuesto por entrevistas, sonidos ambientales, música, animaciones, voz en off, que apoyan a la narrativa del documental.

## **Capítulo I.**

### **1. El ferrocarril ecuatoriano**

#### **1.1 Historia del tren del Ecuador**

En el primer periodo del Presidente Gabriel García Moreno (1861-1865), la comunicación entre las ciudades de la Sierra y de la Costa era difícil. Solamente existían entre ellas caminos de herradura, por lo cual, un viaje de Quito a Guayaquil duraba aproximadamente quince días, y por razones climáticas, las vías no estaban habilitadas todo el año. Por ello, el Presidente García Moreno se propuso en su Gobierno mejorar la conexión vial entre las regiones de la Costa y de la Sierra (FONSAL, 2008, p. 19).

García Moreno construyó varias carreteras que conectaban la Sierra con la Costa, por ejemplo la ruta Quito-Guayaquil, Ibarra – San Lorenzo y Naranjal – Cuenca (FONSAL, 2008, p. 20).

Durante el Gobierno de García Moreno, debido a algunos inconvenientes geológicos que se habían estado presentando en los trabajos de construcción de las carreteras, y los considerables gastos de dinero y pérdida de tiempo, se determinó la conveniencia de construir un ferrocarril para unir las principales ciudades de la Sierra con la Costa, facilitar y disminuir el costo del transporte (FONSAL, 2008, p. 33).

En 1873, empiezan los primeros trabajos de construcción de esta obra, tras la compra de maquinaria y de herramientas necesarias, como la contratación de obreros, ingenieros y empresas nacionales y extranjeras, que contribuyeron con la construcción de la línea férrea del Ecuador. Se dio inicio a los primeros trabajos de la vía, empezando por la parroquia de San Jacinto de Yaguachi (Ferrocarriles del Ecuador, 2013, p. 3).

Ese mismo año se compró cerca de tres mil toneladas de rieles y máquinas, y llegaron las primeras locomotoras al país, las cuales fueron ensambladas en la parroquia de Yaguachi. Una de las principales rutas que se crearon en ese año fue el tramo Yaguachi - Milagro, que constaba de 93 Km (Ferrocarriles del Ecuador, 2013, p. 3).

Tras la muerte de Gabriel García Moreno en 1895, el Presidente Eloy Alfaro retoma el proyecto del ferrocarril. A medida que fue avanzando la obra, iban apareciendo inconvenientes que atrasaron la construcción de la misma. Eloy Alfaro, en 1897, firma un contrato con la empresa norteamericana “The Guayaquil & Quito Railroad Company” nombrando a Archer Haman, como principal responsable de la construcción de la obra y se contrató gran cantidad de trabajadores ecuatorianos y aproximadamente 4.000 jamaíquinos, para iniciar la construcción del ferrocarril (Ferrocarriles del Ecuador, 2013, p. 4).

Al construir la línea férrea en el sector de “Cóndor Puñuma”, en la provincia de Chimborazo, por la complejidad del terreno al atravesar la Cordillera Occidental de los Andes, los ingenieros diseñaron 800 metros de zigzag en la montaña, lo que posteriormente se lo denominó como “La nariz del diablo”, y que hoy en día constituye un importante atractivo turístico. Por tal circunstancia se lo nombró también como el “Tren más difícil del mundo” (Ferrocarriles del Ecuador, 2013, p. 13).

El duro trabajo, las condiciones climáticas y los fenómenos naturales causaron la muerte de muchos trabajadores durante la construcción del ferrocarril. Sin embargo, en 1905, el tren llegó a Riobamba y el 25 de junio de 1908 arribó por primera vez la locomotora n°8 desde Durán a la estación Chimbacalle en Quito. El General Eloy Alfaro inauguró el Ferrocarril del Sur, con una gran fiesta cívica nacional, donde su hija América Alfaro colocó un clavo de oro en la última riel de la estación (Ferrocarriles del Ecuador, 2013, p. 4).

Este Ferrocarril del Sur comprendía la ruta Quito-Guayaquil, conectando a cuatro ciudades importantes del país: Quito, Ambato, Riobamba y Guayaquil. En 1915, se finalizó la construcción del tramo Sibambe - Cuenca de 145 Km. La parte sur de la región de la Sierra se fue conectando poco a poco con la construcción de nuevos tramos (Tren Ecuador, 2012).

El Presidente Camilo Ponce Enríquez inaugura el 26 de agosto de 1957 el Ferrocarril del Norte, que comprendía la ruta Quito – Ibarra – San Lorenzo, tramo que era importante para las provincias del norte de la Sierra, ya que lograron tener una salida al Océano Pacífico, para impulsar el comercio de exportación e importación de productos (Tren Ecuador, 2012).

El ferrocarril del Ecuador desde su inauguración operó en beneficio del país por algunos años, pero con el pasar del tiempo, el mantenimiento del mismo se fue poniendo muy costoso. Factores como la lluvia, las inundaciones, los derrumbes y deslizamientos de tierra, causaron frecuentes interrupciones en el tráfico de la vía y aumentaron los costos de mantenimiento y operación, razón por la cual, la Empresa Guayaquil & Quito Railway Company tuvo que vender su participación mayoritaria al país, y el Gobierno se hizo cargo de todo el ferrocarril (Tren Ecuador, 2012).

En 1975, el tren cae en decadencia por el desarrollo de nuevos medios de transporte automotriz, provocando falta de interés en los gobiernos y quedando en el olvido. En 1992 el Presidente Rodrigo Borja, realizó un intento por restablecer el funcionamiento del ferrocarril, comprando nuevas locomotoras electro-diesel, pero no tuvo el resultado esperado. El Fenómeno Climático del Niño de 1993, deterioró aún más ciertas rutas del tren, haciendo que se perdieran varios tramos de la línea ferroviaria (Tren Ecuador, 2012).

En el año 2008, el Presidente Rafael Correa, a través del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, declaró a la red ferroviaria del Ecuador como Patrimonio Histórico Nacional, creando varios proyectos con el objetivo de rehabilitar el

ferrocarril. En poco tiempo se fueron reinaugurando rutas que estaban olvidadas y deterioradas, como: Quito - Latacunga, Tambo - Coyocotor y Durán - Yaguachi. En el año 2011 se reinauguró el sorprendente tramo de la Nariz del Diablo y la estación Chimbacalle, la misma que posteriormente fue elegida como una de las siete maravillas de Quito (Tren Ecuador, 2012).

En la actualidad el tren del Ecuador se utiliza con un fin turístico, con el objetivo de promover tanto al turismo nacional como internacional, a través de un viaje en este maravilloso medio de transporte (Ferrocarriles del Ecuador, 2013, p. 4).

Existen hoy en día dieciocho estaciones, la mayoría de ellas están rehabilitadas arquitectónicamente, muchas de ellas incluyen salas de exposiciones, museos, tiendas de artesanías y cafeterías. El Tren del Ecuador ofrece diferentes rutas, donde el turista puede apreciar hermosos paisajes y disfrutar de la experiencia que encierra viajar en tren, estas rutas son: Machachi Festivo, Camino al Boliche, Páramo infinito, Avenida de los Volcanes, Nariz del Diablo, entre otras. Estos viajes se los pueden realizar en tren o en autoferro (Tren Ecuador, 2012).

Actualmente, el Gobierno del Presidente Rafael Correa hizo que el ferrocarril ecuatoriano sea administrado por una entidad moderna, técnicamente operada, eficiente, rentable y transparente, que promueva el desarrollo de la economía local y micro regional, con un enfoque turístico, valorando y reconociendo este gran patrimonio histórico, tanto para turistas nacionales como extranjeros (Ferrocarriles del Ecuador, 2013, p. 3).



## **1.2 Impacto socioeconómico en los pueblos por los que pasa el tren**

### **1.2.1 Impacto económico**

La construcción del ferrocarril abrió un amplio mercado laboral, donde se empleó gran cantidad de mano de obra en especial indígena. Se ofrecían sueldos más altos que los que se pagaban en obras municipales o en la agricultura local. Tras la finalización de la ruta Quito - Guayaquil, se empezaron a realizar nuevas rutas como las de Quito – Ibarra - San Lorenzo y la de Sibambe - Cuenca. Estas rutas demandaron mucha mano de obra, por ende existió una gran movilización por parte de campesinos indígenas que se encontraban trabajando en haciendas cercanas. En esa época el pago diario a los trabajadores de la construcción del ferrocarril era de 60 a 64 centavos de sucre, mientras que en otro tipo de trabajos como en el de haciendas del sector, era de 10 a 20 centavos de sucre (Clark, 2004, p. 102).

En el país, el comercio en general y en especial el de productos agrícolas era limitado, principalmente por las dificultades y el costo del transporte. El costo del transporte era un gran inconveniente para esa época. Según Luis A. Martínez, político de Tungurahua, novelista y hacendado, el costo por kilómetro era de un centavo el quintal en transporte por mula. La distancia que existe entre Ambato y Quito es de 125 kilómetros, lo que quiere decir que, aparte del precio de un quintal de papas, que en 1891 era de 30 centavos, había que sumarle 125 centavos para la venta en Quito. Con la inauguración del ferrocarril ecuatoriano en 1908, el costo del transporte de productos disminuyó notablemente en relación al costo del transporte por mulas (Clark, 2004, p. 104).

El ferrocarril, con el pasar de los años, fue ganando cada vez más importancia en el país, hasta que en 1912, se convirtió en uno de los principales medios de transporte de pasajeros y de carga, especialmente de productos agrícolas,

forestales y ganaderos, mejorando la comunicación nacional (Clark, 2004, p. 108).

El ferrocarril cruzaba por 11 provincias del país, enlazando la región Costa con la Sierra, con una extensión total de 970 Km de red ferroviaria, constituida por tres divisiones. La División Norte, con 374 Km de longitud, enlazaba a las provincias de: Pichincha, Imbabura, Carchi y Esmeraldas, la División Sur con 447 Km, unía las provincias del Guayas, Bolívar, Chimborazo, Tungurahua, Cotopaxi y Pichincha, y finalmente la Subdivisión Sur (Austro) con 145 Km, enlazaba las provincias de Azuay, Cañar y Chimborazo. El ferrocarril permitió a los ecuatorianos, de manera más fácil y económica conocer el territorio nacional. A medida que los viajes se iban realizando más seguidos, poblaciones separadas o aisladas entre sí, se fueron integrando poco a poco y en un corto tiempo pasaron a ser parte del mercado interno del país (FONSAL, 2008, p. 186).

El ferrocarril ecuatoriano, contribuyó a la modernización de las haciendas, y la activación de la vida de los pueblos y las ciudades por donde pasaba. Creando un sistema de ferias a nivel regional. La producción de ingenios y piladoras, se vio favorecida por el ferrocarril. En varias poblaciones se organizaron ferias con los diferentes productos que el tren traía. Este tipo de ferias contribuyeron con un comercio popular (FONSAL, 2008, p. 188).

### **1.2.2 Impacto cultural**

La facilidad de viajar en tren permitió que gran parte de la población pudiera desplazarse de un lado hacia otro, mejorando la comunicación y conocimiento del país. Antes de contar con el servicio del tren, los viajes entre la Sierra y la Costa demoraban varios días, eran cansados y peligrosos, debido a las inclemencias del clima, dificultades en la vía y asaltos durante el trayecto. Con el apareamiento de la red ferroviaria, se facilitó notablemente el transporte

entre los pueblos por donde atravesaba el ferrocarril. El ferrocarril tenía vagones destinados a pasajeros, y vagones o plataformas de carga, principalmente para productos agrícolas, ganaderos y materiales de construcción. La mayoría de los usuarios del tren podían ser pobladores de las zonas por donde pasaba, empleados públicos, estudiantes, comerciantes y turistas en general. En el tren, el servicio de pasajeros tenía vagones de distintas clases, pero en general, el pasajero durante el viaje podía ir confortablemente, entretenerse mirando el paisaje a través de la ventanas, dormir en su asiento o disfrutar de conversaciones con otros pasajeros, volviéndose el viaje en tren mucho más rápido, cómodo, entretenido y seguro. En cada una de las estaciones del tren había comerciantes y vendedores que esperaban a los viajeros para ofrecerles diferentes productos, comidas, refrescos y artesanías (FONSAL, 2008, p. 190).

El tren paraba en la mayoría de las estaciones para permitir el embarque y desembarque de carga y de pasajeros. La carga podía ser: banano, cacao, café, madera, ganado, materiales de construcción. Los pasajeros se bajaban del tren para conocer el sector, encontrándose con ambientes muy diferentes a los suyos (FONSAL, 2008, p. 191).

Toda la comunicación entre las distintas estaciones de la red ferroviaria, inicialmente era a través del telégrafo. El sonido de la bocina del tren se podía escuchar a kilómetros de distancia y la gente asociaba la hora con el paso del tren. Mirar pasar al tren producía fascinación. Esta línea férrea ecuatoriana se estaba constituyendo en un eje articulador del país, tanto en términos sociales como económicos (FONSAL, 2008, p. 193).

Las personas de los pueblos al viajar a las grandes ciudades podían encontrarse con elementos de la modernidad y experiencias que simplemente no habían en el campo. Muchas personas eran atraídas por las zonas edificadas que existían en las urbes, los espacios de espectáculo que había como el circo, el teatro, el cine, las plazas y ferias. Otros se alegraban con solo

mirar almacenes de comercio y escaparates. También había quienes estaban atraídos por el gentío de las grandes plazas, ferias y calles (FONSAL, 2008, p. 195).

El ferrocarril, aparte de ser un medio de transporte, contribuía de manera indirecta en el sentido e identidad de cada localidad. Estaba relacionado con los santuarios y patronos de las zonas por donde pasaba. El tren incorporó a poblaciones que antes estaban separadas en aspectos culturales, relacionándolas con fiestas que había en otras regiones, y a la vez potenciando sus propias celebraciones. Muchas veces encima de un vagón las bandas musicales llegaban tocando a los pueblos donde iban a celebrar una fiesta (FONSAL, 2008, p. 195).

Desde la colonia hubo santuarios a los que muchos peregrinos acudían de otras partes. Con la construcción del ferrocarril esta tendencia aumentó. Hubo ciertas poblaciones que en temporadas de fiestas, adquirieron mayor importancia, por el simple hecho que se encontraban dentro de los tramos del tren. El paso de la línea férrea contribuyó con el surgimiento de nuevos ejes de comercio y rituales, como eran las fiestas populares. Fiestas como la del Quinche, hacían que aumentara la demanda de pasajeros en el tren. Muchos pasajeros, especialmente indígenas, tuvieron que viajar hasta en los techos por asunto de espacio. La pobreza y la discriminación, fueron factores que también estuvieron presentes dentro del tren. Los indígenas fueron quienes mas riesgo tenían, cuando se producían accidentes en las vías (FONSAL, 2008, pp. 196,197).

Durante varios años de funcionamiento del ferrocarril se fueron formando nuevas poblaciones con tradiciones ferroviarias, las cuales eran transmitidas de padres a hijos. En el Ecuador hacendatario y gamonal de esos años, esto constituía un elemento de modernidad, sobre todo en aquellas ciudades pequeñas y pueblos que antes estaban olvidados, cuando aún no se construía el tren. Por ejemplo, este era el caso de un pequeño pueblo ubicado en la

provincia de Chimborazo llamado Columbe, donde la mayor parte de las labores giraban en relación al ferrocarril, formándose niños y jóvenes en este medio. Muchos trabajadores, desde la infancia ya empezaban a tener un contacto con el ferrocarril, al vivir en pequeños pueblos construidos por el paso de la línea férrea o en barrios ferroviarios de las ciudades (FONSAL, 2008, pp. 204,205,206).

La Red Ferroviaria del Ecuador, como empresa, contribuyó con la formación de nuevos trabajadores sujetos a reglas disciplinarias de trabajo moderno. Gran parte de estos trabajadores eran reclutados en Guayaquil, Riobamba y Quito, como también de otras pequeñas poblaciones que estaban ubicadas por el paso del ferrocarril, contribuyendo con el desarrollo de las clases sociales bajas y medias del país (FONSAL, 2008, p. 207).

En la actualidad, el viaje que se realiza en la ruta del tren del Ecuador, Quito – Boliche – Quito, está orientado principalmente al turismo, fomentando el desarrollo turístico y comercial, especialmente de las zonas de Quito, Tambillo, Machachi y el Boliche (FONSAL, 2008, p. 208)

### **1. 3 Excursión en tren, ruta Quito-Boliche-Quito**

La ruta Quito-Boliche-Quito tiene una distancia de 59 km. El tren parte los fines de semana desde de la estación de Chimbacalle a las 8:15 de la mañana, y realiza paradas de media hora aproximadamente en las estaciones de Tambillo y Machachi, para finalmente llegar a su destino que es la estación El Boliche. Durante el viaje, los vagones cuentan con guías turísticos especializados, los cuales hacen que el viaje sea más ameno e ilustrativo, aportando con información referente al tren y al trayecto (Tren del Ecuador, 2013).

Al parar el tren en las estaciones, los pasajeros son calurosamente acogidos por la gente de la comunidad, pueden desembarcar, recibir información

turística del lugar, probar la gastronomía de la zona y conocer la cultura de los pueblos que están en el paso de la línea férrea. Hay hosterías y haciendas que ofrecen deportes de aventura e incluyen cabalgatas, caminatas, paseos en bicicletas. Si les interesa a los turistas, pueden quedarse para aprovechar la mañana en este tipo de actividades (Tren del Ecuador, 2013).

Luego de continuar con el viaje, el tren llega a la estación El Boliche a las 12am. Los turistas pueden desembarcar y tienen aproximadamente dos horas libres para conocer la reserva ecológica. En este lugar se puede acampar, hacer senderismo, disfrutar del paisaje natural de la zona y comer comida típica del lugar (Tren del Ecuador, 2013).

A las dos de la tarde, el tren retorna a Quito, realizando paradas nuevamente en las estaciones de Machachi y Tambillo, donde los turistas pueden desembarcar y observar danzas folclóricas realizadas por miembros de la comunidad. Adicionalmente sirve para recoger a los pasajeros que se quedaron por la mañana en dichas comunidades. El tren cuenta con todos los servicios de seguridad, que garantizan el confort y la tranquilidad de los viajeros. El tren llega a la estación de Chimbacalle en Quito, aproximadamente a las 4 de la tarde, concluyendo el viaje (Tren del Ecuador, 2013).

### **1.3.1 Estación Chimbacalle**

La estación de Chimbacalle está ubicada en el centro-sur de la ciudad de Quito. La palabra Chimbacalle es de origen quechua y significa “cruzando la calle”, este nombre se debía a que las personas del sector debían cruzar la calle para llegar o salir de la estación (FONSAL, 2008, p. 15).

La estación Chimbacalle es una de las más importantes de la red ferroviaria del Ecuador, puesto que fue aquí donde el Presidente Eloy Alfaro inauguró en 1908 el ferrocarril en la ruta Quito – Guayaquil (Ferrocarriles del Ecuador, 2013,

pp. 3,4). La estación está completamente restaurada. Entre sus atractivos conserva en sus instalaciones las dos locomotoras más antiguas, la número 17 que es a vapor y la número 169 a electro-diesel, que fueron importadas desde Francia, pero sirven como atractivo turístico y son parte del museo de la estación. También tiene autoferros y varios vagones restaurados que se utilizaron en la primera época del ferrocarril (Ortega, 2013).

La estación tiene también el museo interactivo del tren, donde los turistas, con ayuda de guías especializados, pueden observar fotografías, equipos y materiales utilizados en el ferrocarril, partes antiguas, leer datos históricos y todo lo relacionado al funcionamiento y operación ferroviaria. Adicionalmente en el interior de este museo hay una tienda, donde se puede comprar artesanías y recuerdos relacionados al tren. En el parque central de la estación, hay un monumento en homenaje a Eloy Alfaro, fundador del ferrocarril (Ortega, 2013).

Hoy en día el tren está completamente restaurado, con el objetivo de garantizar un excelente servicio para fomentar el turismo. Una de estas locomotoras restauradas es la 2408, a diesel, para la ruta Quito – Boliche - Quito. Los vagones son confortables y completamente panorámicos para que los pasajeros puedan disfrutar todo el tiempo del paisaje. La estación Chimbacalle dispone de salas de espera rehabilitadas y de un servicio de cafetería, donde los turistas pueden esperar al tren confortablemente (Ortega, 2013).

Como parte de la tradición ferroviaria, la tripulación está formada por dos maquinistas y cuatro brequeros. Para anunciar la partida del tren se repica la campana de la estación en tres ocasiones, cada 10 minutos, para que los pasajeros se vayan alistando. El tercer repique anuncia la hora de partir. El tren empieza a moverse, haciendo sonar su bocina que se escucha en todo el sector, los brequeros van comunicándose entre sí y con los maquinistas a través de señales visuales, moviendo las manos y los brazos, pareciendo que

se están despidiendo de la gente que sale a mirar el paso del tren (Ortega, 2013).

El tren parte de Chimbacalle a las 8:15 am, los guías turísticos que se encuentran en cada uno de los vagones son los encargados de hacer que los pasajeros tengan un entretenido viaje durante todo el trayecto, brindando información histórica y turística relacionada al tren y las comunidades que atraviesa, e interactuando con los pasajeros, narrando anécdotas, haciendo concursos, juegos, bailes, entre otros (Ortega, 2013).

A medida que el viaje va avanzando y el tren se va alejando de Quito, poco a poco todo lo urbano como edificios o casas de la ciudad se van perdiendo y van apareciendo paisajes pintorescos, muy propios de la serranía ecuatoriana. Con un cielo despejado, se puede apreciar fácilmente a la distancia nevados y volcanes de la Cordillera de los Andes como el Cayambe, el Guagua Pichincha, el Rumiñahui, el Pasochoa, el Corazón, los Ilinizas y el Cotopaxi (Ortega, 2013).

### **1.3.2 Estación Tambillo**

Luego de una hora de viaje, el tren llega a la estación Tambillo y realiza una parada de aproximadamente 30 minutos, donde los turistas son calurosamente recibidos por gente del lugar, adicionalmente pueden degustar de la gastronomía y productos típicos del sector, y si desean pueden quedarse la mañana para aprovechar los atractivos turísticos de Tambillo (Ortega, 2013).

Tambillo es una parroquia pequeña perteneciente al cantón Mejía, ubicada en medio de la cordillera interandina, rodeada de bosques primarios, donde destacan especies de animales como: pavas de monte, zorrilos, colibríes, pechirojos, entre otras especies, y de vegetales como: arrayanes, romerillos, laureles, helechos, guantos, chilcas (Parroquias Rurales de Pichincha, 2005).



Tambillo proviene de la palabra tambo, que significa hospedería del ayer. Antiguos moradores de este pueblo, dicen que por estas tierras descansaron importantes miembros de la cultura Inca. El barrio Tambillo Viejo aun conserva casas antiguas y calles con estilo colonial. Este microcircuito barrial también se conoce como el Antiguo Camino de García Moreno, el cual es de 3 Km de recorrido, si se lo desea realizar, solo hay que ir al parque central de Tambillo y buscar la calle García Moreno (Parroquias Rurales de Pichincha, 2005).

Cerca de Tambillo, se puede visitar el Centro de Rescate de Animales Silvestres “Santa Martha”, ubicado en el barrio “El Belén”. Este centro tiene el objetivo de ayudar a animales que se encuentran en mal estado de salud o víctimas del tráfico ilegal de la zona. Las visitas al centro pueden ser guiadas a través de un personal capacitado (Parroquias Rurales de Pichincha, 2005).

A los alrededores de Tambillo hay hosterías, en su mayoría tipo haciendas, las cuales ofrecen servicio de hospedaje para los turistas, brindándoles un reconfortante descanso, al estar rodeadas por la naturaleza del campo y estar apartadas del ruido y smog de la ciudad. Muchas de estas hosterías ofrecen también servicios de senderismo, alquiler de bicicletas y cabalgata, actividades guiadas que se realizan por las mañanas y parte de la tarde, por los bosques de la zona (Parroquias Rurales de Pichincha, 2005).

Cerca de la estación del tren, en el parque central de Tambillo, se puede encontrar personas que estuvieron vinculadas al paso del antiguo ferrocarril, ellos reviven la historia, contando anécdotas de cómo era antes este pueblo con el paso del tren (Ortega, 2013).

### **1.3.3 Estación Machachi**

Tras 40 minutos más de viaje, el tren arriba a la estación Machachi, ubicada en la parroquia de Aloasí, ahí los turistas son recibidos con bailes folclóricos de la

serranía ecuatoriana, acompañados por un grupo musical de la comunidad. Los turistas al bajar del tren también pueden degustar la comida típica de la región, como empanadas de viento, cevichochos, aguas aromáticas, helados, mermeladas artesanales y otras (Ortega, 2013).

Aloasí es una parroquia situada en las faldas del volcán Corazón. Estos territorios en la antigüedad fueron habitados por la tribu Panzaleo, se cree que su nombre proviene de esta lengua que significa “gran terreno amarillo”. Uno de los principales atractivos turísticos de Aloasí es el Santuario de “Nuestra Señora de los Dolores”, ubicado frente al parque central. Este santuario tiene cinco altares con un estilo barroco (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007).

Junto a la estación Machachi, existen varias hosterías con ambiente campestre, algunas de ellas son “La Estación”, “La Granja” y “El Papagayo”, las cuales ofrecen una amplia gama de opciones para disfrutar de un ambiente de tranquilidad y confort, haciendo que los turistas se olviden del estrés y el trajín de la ciudad. Estas hosterías organizan visitas culturales, actividades ecoturísticas y de recreación, deportes de aventura, ciclismo, paseos ecológicos, cabalgatas, caminatas y escaladas a las montañas cercanas como el Corazón y los Ilinisas (Morales, 2013).

Por la ruta de Chaquiñán de montaña, los turistas amantes al deporte de aventura, o simplemente de la naturaleza, pueden hacer circuitos de 10, 20 o 40 km de distancia, con hermosos paisajes y aire puro. Los recorridos están perfectamente señalizados y pueden hacerse con el acompañamiento de un guía para más seguridad, con el objetivo de disfrutar y aprovechar todo lo que esta región ofrece (Morales, 2013).

Cerca de Aloasí, junto a la estación, en la hostería “La Granja”, los turistas tienen la posibilidad de tener contacto con animales del sector. En este lugar se puede encontrar conejos de páramo, llamas, llamingos, caballos, vacas, gansos, ponis, avestruces y ovejas. Adicionalmente, desde aquí se puede

visitar también invernaderos y empresas florícolas, conocer el cultivo de las rosas y variedad de hermosas flores para el mercado local y de exportación (Ortega, 2013).

A pocos kilómetros de Aloasí se encuentra la ciudad de Machachi, capital del cantón Mejía. Una de las fiestas más reconocidas de Machachi es el “Paseo del Chagra”, el cual es un desfile colorido. El chagra es el vaquero andino, amante del páramo y de las tierras altas, es un experimentado jinete y un gran arriero de ganado. En estas festividades, los verdaderos chagras de la zona le rinden un homenaje a esta ciudad, mostrando sus habilidades de jinetes y a la vez desfilando con sus típicos atuendos, mientras que los moradores de la comunidad cierran las calles y bailan al ritmo de la música de las bandas (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007).

La Iglesia Matriz de Machachi es una de las construcciones más antiguas de esta ciudad. Su arquitectura es barroca, posee altares con imágenes modernas e históricas, también tiene antiguos murales con colores intensos, pintados en óleo y sus principales retablos son de madera, tallados y decorados en honor al “Señor de la Santa Escuela”. Por las características que posee esta iglesia y por la variedad de obras de arte que tiene, se la cataloga como un museo, el cual guarda muchos de los Bienes Patrimoniales de Machachi (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007).

Machachi también es muy conocido en el país por su agua mineral, que brota en fuentes naturales de origen volcánico, proveniente de las vertientes y deshielos de los nevados cercanos. Junto a estas vertientes queda la “Planta Embotelladora de Tesalia Springs Co”, conocida principalmente por los productos embotellados de agua mineral Guitig y Tesalia. Queda también un complejo turístico recreacional, en donde los turistas pueden bañarse en estas burbujeantes piscinas de agua mineral, y a la vez aprovechar los beneficios curativos que poseen (Andrade, 2013).

La Reserva Ecológica los Ilinisas, es otro punto turístico importante a visitar. los Ilinisas se forman de dos montañas, el Ilinisa Norte (5.119m) e Ilinisa Sur (5.305m). Esta reserva esta ubicada entre las provincias Cotopaxi y Pichincha, con una extensión de 149.900 hectáreas. La temperatura del clima va desde los 24 grados centígrados hasta 0 grados en zonas altas (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007).

En esta reserva ecológica se puede realizar también actividades deportivas de aventura, como son las caminatas por los senderos autoguiados, recorridos que se realizan por el bosque, donde los turistas pueden caminar he ir apreciando la majestuosa naturaleza del lugar. Para turistas más atrevidos, existe también la posibilidad de escalar los Ilinisas, para esta actividad se requiere un poco de experiencia en ascenso a montañas (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007).

Durante el último tramo del viaje hacia la estación El Boliche, se pueden observar volcanes y nevados como: los Ilinisas, Corazón, Sincholhua y el Cotopaxi. Tras una hora de viaje, el tren llega a su última estación que es El Boliche (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007).

#### **1.3.4 Estación El Boliche**

El tren arriba a la estación El Boliche aproximadamente a las 12:00, aquí se hace una parada de dos horas para que los turistas aprovechen las atracciones y actividades que se ofrecen en este lugar. Los pasajeros pueden almorzar en el restaurante de la estación. Un plato muy apetecido, es el asado de cordero (Ortega, 2013).

Una de las principales atracciones turísticas que tiene esta parada, es el Área Recreacional El Boliche, cerca al Parque Nacional Cotopaxi, en plena Cordillera de los Andes. La extensión de esta área recreacional es de 1.022

hectáreas. El 40% aproximadamente del área está cubierta de pinos asociados con una vegetación arbustiva (Ortega, 2013).

El Área Recreacional El Boliche, tiene una altura de 3.000m hasta 4.000m en sus zonas mas altas, con una temperatura del clima que va desde los 0 grados centígrados hasta los 16 grados, con constantes lloviznas y abundantes vientos, debido a estar ubicada en el nudo de Tiopullo. Los recursos hídricos que pasan por estos lugares, son ríos de origen glaciar, los cuales son vitales para el desarrollo de toda la región (Guía del patrimonio de áreas naturales protegidas del Ecuador, 2010, p. 128).

La diversidad vegetal forma varios tipos de ecosistemas, como el páramo herbáceo y el páramo de almohadillas. En ellos se pueden encontrar especies de: hongos, musgos, líquenes, helechos, y en el bosque montano alto, especies vegetales como: gramíneas, capulí, mortiño y zapatillos. La fauna de este lugar es diversa, existen mamíferos como: ratones, conejos, venados, llamas y lobos de páramo. Reptiles y anfibios como: ranas de cristal, ranas marsupiales y aves como: gavilanes, torcazas, cóndores, curiquingues, quilicos y quindes (Guía del patrimonio de áreas naturales protegidas del Ecuador, 2010, pp. 128, 129).

Para los turistas que deseen disfrutar de la zona, esta área ofrece varias actividades, como realizar caminatas por los senderos existentes. El sendero Quishuar, atraviesa el bosque de pinos. En este recorrido se puede observar la majestuosidad de estos arboles y respirar la pureza del aire de las montañas. El recorrido a pie de este sendero tiene una duración de aproximadamente 40 minutos. Se pasa por varios miradores donde se puede observar el extenso bosque de pinos, hacer avistamiento de aves como: gavilanes, gaviotas andinas hasta cóndores, acompañados de hermosos paisajes y del majestuoso volcán Cotopaxi (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007, p. 129).

El nombre del Boliche, es debido a que el espacio donde se encuentra ubicado, se parece al de un plato hondo o boliche. Esta área recreacional tiene una vegetación arbustiva y animales silvestres. Alrededor del Boliche, existen lugares donde se puede acampar o alquilar cabañas para pasar la noche. Si alguien desea quedarse, se recomienda llevar una ropa impermeable y abrigada, gorra, guantes y zapatos de montaña. Si se va pasar la noche, es importante tener una buena provisión de comida, que alcance para toda la estadía (Municipalidad del Cantón Mejía, 2007, p. 131).

A las 2:00 pm, el tren regresa a Quito. Luego de haber tenido un viaje cargado de actividades, los pasajeros pueden descansar cómodamente en sus asientos y a través de sus ventanas apreciar el atardecer. El tren vuelve a detenerse por última vez en las estaciones de Machachi y Tambillo, por aproximadamente 15 minutos.

Aproximadamente a las 4:00 pm de la tarde, el tren arriba a la estación de Chimbacalle. La tripulación agradece a los pasajeros por haber participado en el viaje en tren y los turistas bajan satisfechos de haber disfrutado un día de paseo (Ortega, 2013).

## Capítulo II.

### 2. Turismo Sostenible

#### 2.1 Origen del turismo

A partir del siglo XX, con el desarrollo de la industria automotriz, las mejoras en los trenes, transporte aéreo y marítimo, se facilitó que la gente pueda movilizarse de manera mas rápida y segura de un sitio a otro, naciendo las primeras actividades de tipo turístico (Heras, 2004, pp. 19,20).

A Thomas Cook, se lo considera como el padre del turismo de masas y de viajes organizados. Cook en 1841, compró un tramo del tren, desde Leicester hasta Loughbourogh, para acudir a una reunión, viajaron alrededor de 570 personas con él. Tuvo tanto éxito que decidió seguir con ese negocio, fundando una de las primeras agencias de viajes de la historia (Heras, 2004, pp. 19,20).

La Organización Mundial del Turismo (OMT), define al turismo como las actividades que las personas realizan durante viajes o estancias en lugares diferentes a los de su entorno acostumbrado, por un espacio de tiempo consecutivo menor a un año, por negocios, fines de ocio y otros motivos.

Dentro de actividades turísticas existen varios elementos que se relacionan entre sí y se involucran con la sostenibilidad, estos son:

- La demanda turística: está relacionada a los potenciales clientes de la industria turística.
- La oferta turística: son los servicios o productos que se ofrecen a los clientes.

- El enclave turístico: es el destino donde se va a realizar la actividad turística.
- Los agentes turísticos: son los organismos y empresas que facilitan el procedimiento de oferta a la demanda.

(Heras, 2004, p. 21)

En resumen, la demanda está formada por un conjunto de personas llamadas clientes que dependen de una industria turística para emprender un viaje. El viaje termina siendo la oferta en sí; el enclave va a ser el lugar donde se dirigen para realizar una actividad turística y los agentes, las empresas que organizan y venden el producto (Heras, 2004, p. 21).

## **2.2 Sostenibilidad**

La Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, define al término “desarrollo sostenible”, como algo que busca satisfacer las necesidades de la generación actual, sin comprometer las capacidades de futuras generaciones para satisfacer sus necesidades propias. La sostenibilidad está comprendida por tres elementos claves: lo social, lo económico y lo medio ambiental, por lo tanto el desarrollo sostenible está constituido por estos tres pilares primordiales que no se pueden disociar (Heras, 2004, p. 22).

## **2.3 Objetivos y beneficios del turismo sostenible**

Según la OMT, el turismo sostenible es una forma que pretende satisfacer tanto las necesidades de los destinos turísticos, como las de los turistas, protegiendo y a la vez incrementando las oportunidades para el futuro. Esto está relacionado a administrar los recursos de forma que las necesidades



sociales, estéticas y económicas puedan ser satisfechas, manteniendo la diversidad biológica, la integridad cultural, sistemas de vida y procedimientos ecológicos (Heras, 2004, p. 22).

El objetivo principal del turismo sostenible está ligado a la conservación a través del tiempo. Está relacionado con la protección de los recursos naturales que los mantienen e involucrando y respetando a la población. Existen tres componentes básicos dentro de la sostenibilidad:

- Económico: Tiene que ser rentable con el objetivo que luego sea viable. Esto quiere decir que ninguna empresa u organización querrá invertir en sostenibilidad si el negocio no va a funcionar bien.
- Ambiental: Está relacionado a contribuir con la conservación y protección del medio ambiente, en donde se desarrolla ya que depende de él.
- Social: Está relacionado en ayudar a fortalecer el intercambio y la relación de experiencias, enriqueciendo tanto a los habitantes y a los visitantes del lugar.

(Heras, 2004, p. 23)

El turismo sostenible nace por diferentes causas. Una de ellas es la preocupación por parte de un grupo de ambientalistas sobre el impacto que estaba teniendo el turismo en el medio ambiente. Los turistas comenzaron a darse cuenta de la repercusión negativa que estaban ocasionando en el medio y decidieron tomar medidas relacionadas a lo "eco" o a lo "sostenible". Otra razón fue que los visitantes exigían mayor calidad en los lugares donde recorrían, haciendo que existiera una gran competitividad entre los destinos turísticos (Heras, 2004, p. 34).

En la actualidad el turismo sostenible trata de regular, controlar, limitar, no de prohibir. En definitiva, tiene el objetivo de minimizar los impactos ambientales que puede producir el turismo, de modo que esta actividad pueda perdurar en el tiempo. Al final, se debe luchar por la sostenibilidad. La apuesta turística en un futuro va a ser cada vez más complicada, y los destinos que estén mejor mantenidos y que manejen bien los aspectos social, económico y ambiental, serán los elegidos (Heras, 2004, p. 29).

A través de este proyecto, un video documental, se pretende transmitir a los espectadores de manera indirecta, un mensaje de conservación de la naturaleza y las tradiciones de los pueblos ubicados en la ruta Quito – Boliche – Quito. El documental muestra actividades turísticas amigables con el medio ambiente, como paseos a caballo, caminatas por senderos, recorridos en bicicleta por chaquiñanes de montaña, y culturales como fiestas y procesiones religiosas, música y bailes folclóricos.

## Capítulo III

### 3. El Documental

#### 3.1 Definición

Un documental está ligado a la exploración de personas y situaciones reales, cubriendo el pasado, el presente e incluso hasta el futuro. Puede estar relacionado a temas educativos, científicos, históricos, religiosos, entre otros. Tanto los documentales como el cine de ficción se basan en una narrativa, personajes, puntos de giro, elementos que son fundamentales en toda historia (Rabiger, 2005, pp. 11,12).

La historia de este documental gira alrededor de la ruta del tren Quito – Boliche - Quito, mostrando las diferentes atracciones turísticas que se encuentran en las poblaciones y lugares cercanos. Se narra desde el punto de vista de un pasajero que viaja por primera vez en tren. Desde el principio del documental surgen conflictos que aportan a la narrativa del video y por ende crean interés o tensión en el espectador. Expectativas relacionadas a viajar por primera vez en tren, visitar nuevos lugares, conocer personajes de las comunidades y realizar actividades de aventura.

Según Michael Rabiger (2005, p. 12) un documental puede ser premeditado o controlado, impredecible o espontáneo, impresionista o lírico, mudo o acompañado de comentarios, puede basarse en entrevistas “imponiendo un orden” a través de imágenes, música, palabras o también mediante el comportamiento humano.

Gran parte del documental es narrado por una voz en off que guía la historia, en este caso la voz es del mismo personaje principal, el cual cumple el rol de turista durante todo el viaje. Este documental está pensado con el objetivo de

transmitir un mensaje que fomente el turismo en los espectadores, por lo cual busca ser claro en lo que se desea transmitir, atractivo, entretenido y a veces espontáneo.

Algunos materialistas establecen que la realidad es algo objetivo que observamos, medimos y aceptamos, en cambio para otros, la información del documental es únicamente lo que se puede ver y comprobar, partiendo de un punto de vista personal (Rabiger, 2005, p. 12).

El espectador, a través de esta película, podrá conocer la naturaleza de la zona, apreciar de cerca montañas, nevados, volcanes y bosques de la región. Este documental permite acercarse realmente a cómo es la vida en las poblaciones cercanas a la ruta del tren, atrayendo el interés del espectador por medio de las costumbres y tradiciones que tienen estas comunidades. Todo lo que muestra esta película parte de la percepción del protagonista que es el narrador, las vivencias que tiene durante el viaje, serán transmitidas hacia los espectadores.

### **3.2 Primeros documentales**

Los primeros documentales que se realizaron fueron fragmentos de una realidad, donde los operadores ubicaban la cámara en cualquier sitio de la ciudad y grababan todo lo que pasaba en ese momento. En 1898, Boleslaw Matuszewski destacó la importancia de las películas como aporte de documentos que contribuyen con la historia de una sociedad, sin embargo esto también trajo como consecuencia que se empezara a cuestionar la credibilidad de ciertas partes del contenido. Muchas veces existían tomas falsas que eran proyectadas como si fuesen reales (Racionero, 2008, pp. 11,12,13).

Flaherty fue denominado como el padre de este género debido a su gran influencia en películas de viajes, la lucha del ser humano, la naturaleza y por la

creación de un cine etnográfico. Uno de sus primeros films fue *Nanuk, el esquimal* en 1922, el cual narra la vida de una tribu primitiva que lucha por sobrevivir en la Antártida. Tanto para Flaherty y para su equipo de producción, era esencial previamente realizar una búsqueda de paisajes, personajes y hechos relacionados al tema, con la finalidad de a partir de eso construir una historia. A *Nanuk, el esquimal*, se lo considera como el primer documental de la historia, término acuñado por el cineasta escocés John Grierson, quien definió al documental como el “Tratamiento creador de la actualidad” (Racionero, 2008, pp. 15,16, 20).

Para poder transmitir correctamente un mensaje, es necesario realizar previamente una minuciosa investigación acerca del tema (Racionero, 2008, p. 23). En este caso, es imprescindible conocer bien el trayecto y sus alrededores (Quito - Tambillo - Machachi - El Boliche), por ejemplo las estaciones del tren, el interior del tren, poblaciones, reservas naturales, etc. Se debe buscar también impresiones que llamen la atención del espectador, como la particularidad de un personaje, por ejemplo, el maquinista del tren, un guía, un comerciante, entre otros. Toda esta información se recopilará por medio de entrevistas, material fotográfico, videos y artículos. Estos recursos serán de gran importancia al momento de crear la estructura y narrativa del documental, con la finalidad de obtener un video que muestre un viaje en tren con un enfoque turístico lleno de atracciones, aventuras y emociones encontradas, sin olvidar la tradición ferroviaria de tantos años.

Dziga Vertov (1984, p. 82) otro importante documentalista, consideró a la cámara como una herramienta para enfatizar una verdad. Decía que una cámara era como un ojo, el cual observaba una realidad, y que el sonido en un documental, contribuye a reproducir una realidad más fidedigna.

La fotografía en el video es uno de los elementos narrativos más importantes dentro cualquier producción audiovisual, debe ser planificada con anterioridad, de manera que lo que se quiera transmitir a través de los planos sea relevante

y coherente para el espectador (Vertov, 1984, p. 83). La fotografía en este proyecto también juega un papel muy importante, ya que desde el principio se desea captar el interés del espectador. Para lograr que este objetivo y el mensaje sea transmitido de la mejor manera, se debe hacer uso de una buena fotografía, utilizando planos, encuadres, ángulos y movimientos de cámara acordes a lo que se desea mostrar en la película, evitando ruidos visuales o planos innecesarios, de manera que no confundan al espectador y transmitan dinamismo, emociones, asombro e impactos visuales. Esto hará que el video sea más entretenido e interesante.

El sonido es otro factor muy importante dentro del documental, ya que a través del él, con la utilización de sonidos ambientales, efectos sonoros, diálogos, voz en off, música y otros recursos, se podrá contribuir a la narrativa y fidelidad del documental (Vertov, 1984, p. 83). El sonido en este documental está muy presente, desde el repique de las campanas, la bocina del tren, el sonido característico de la locomotora en movimiento, hasta llegar a la estación El Boliche, donde se pueden escuchar sonidos ambientales como el viento, el movimiento de los árboles, el trinar de las aves.

El cine documental, para Vertov (1984, p. 43) ofrecía posibilidades ilimitadas mediante la creación del intelecto humano. En uno de sus escritos, él hace referencia a la importancia que tiene tanto el montaje, como varios elementos técnicos para poder elaborar y captar la realidad. Realidad que el cineasta capturaba y que a través de un montaje podía ofrecer su interpretación.

A través del montaje en este documental, se quiere mostrar las atracciones turísticas que hay en la ruta y la historia del tren, acompañada de datos y animaciones del trayecto. Se muestran imágenes del tren, la tripulación y los pasajeros, combinándolas con tomas de las diferentes actividades turísticas que se realizan en las paradas.

Esfir Shub es una de las pioneras en lo que se refiere al cine de montaje, utilizando archivos filmográficos y también del documental histórico. Ella muchas veces desempeñaba el papel de historiadora, para poder conseguir con exactitud los hechos que quería documentar, estudiando muy cuidadosamente el material que podía montar y todo el contexto de los hechos encontrados (Racionero, 2008, p. 29).

Parte de este documental hace referencia a la historia del ferrocarril en el Ecuador, por ello en ciertas partes se acude a archivos filmográficos antiguos y datos relacionados a la construcción y funcionamiento del tren. Archivos que fueron recopilados tras una previa investigación, pero que en el montaje se incluyen de tal forma, que aporten en el sentido de darle mayor credibilidad y fidelidad al documental.

### **3.3 Narrativa del documental**

Robert Flaherty fue uno de los precursores de este género. Sus primeras producciones estaban relacionadas con la vida comunitaria y la naturaleza, investigando profundamente el tema a tratar y conviviendo con los personajes antes de filmar la película. La narrativa final de sus documentales era el resultado de mucho tiempo de convivencia con la comunidad, hasta llegar a crear una historia lo más real posible (Grierson, 1966, p. 50).

Antes de crear la estructura narrativa de este documental, se hizo una previa investigación, recopilando toda clase de información relacionada a la ruta Quito – Boliche – Quito, y las distintas atracciones turísticas que hay en cada una de las comunidades del recorrido. Se realizaron varios viajes en tren, con paradas en las poblaciones de Tambillo, Aloasí, Machachi y El Boliche, conociendo parte de su folclore, las instalaciones ferroviarias, la tripulación del tren y los museos. Esta actividad permitió encontrar y recopilar costumbres, tradiciones, anécdotas, datos históricos, personajes, entrevistas, artículos, fotografías, que

luego servirían como aporte para el presente proyecto. Parte de la estructura narrativa de este documental, está compuesta por la voz en off del protagonista, desde el punto de vista de un turista que realiza por primera vez este viaje. Se escogió este recurso con el objetivo de reforzar lo que la imagen está transmitiendo y captar la atención del espectador.

Para el movimiento documentalista británico, la narrativa del documental estaba principalmente enfocada en el hecho de que pueda existir una historia partiendo de una realidad, en la cual el documentalista no inventa a los actores ni sus acciones o eventos, si no que solo los descubre dentro de un entorno (Universidad Autónoma de Barcelona, 2006, p. 5).

Para realizar un documental se debe analizar lo siguiente: ¿Cuál es la finalidad de hacer este documental?, ¿Qué es lo que el cliente o productor quiere lograr mediante este proyecto?, ¿A que clase de audiencia va dirigido?, ¿Cuál va a ser su reacción?, ¿Presupuesto?, entre otras interrogantes. Todo esto determinará que tan complejo será el plan de trabajo, así como la forma y estilo del documental (Grierson, 1966, p. 52).

Este es un video documental turístico, enfocado en la ruta del tren Quito - Boliche - Quito, el cual está dirigido hacia turistas nacionales con interés en la naturaleza y la cultura de los pueblos.

Antes de crear la historia del documental, se debe investigar y recopilar todo tipo de información respecto a los temas relacionados con el proyecto. Para este proyecto es recomendable:

- Investigar minuciosamente el tema, su contexto, personajes y proyecciones sociales que afecten de manera directa e indirecta al documental, por ejemplo: qué atracciones turísticas hay en la ruta, de qué manera afecta el turismo a las poblaciones cercanas, qué tipo de atracciones turísticas son interesantes y accesibles en este sector.



- Identificar los lugares donde se va a grabar, con el fin de sacar el máximo provecho a la hora de la filmación y no perder tiempo. Conocer con anterioridad las distintas locaciones donde se va a desarrollar el documental, saber en qué parte del recorrido están ubicadas cada una de las estaciones del tren, qué distancia hay entre ellas, qué poblaciones están cercanas a la ruta del tren, cómo llegar, condiciones climáticas, con el objetivo de tener una buena organización en el momento del rodaje.
- Estudiar previamente el terreno donde se van a producir los acontecimientos, para establecer movimientos de acción, posición de la cámara, montaje, etc. Antes de grabar se debe identificar bien el espacio donde se desarrollará el documental, por ejemplo si son interiores o exteriores, si hay fuentes de electricidad o si se va a usar la luz natural y como se comporta.
- Es imprescindible elaborar un plan de trabajo donde quede establecido todo lo que se va a realizar, tener en cuenta desde el principio qué clase de equipos se van a utilizar, con qué personas se va a trabajar y qué medidas de seguridad se deben tomar para el proyecto.

(Feldman, 1990, p. 72)

Luego de haber concluido con la etapa de investigación, se debe elaborar el guión del documental. Syd Field (2007, p. 70) propone un modelo, el cual se fundamenta en la narrativa tradicional que posee el cine clásico de Hollywood, este modelo se basa en un paradigma, que es el eje principal del guión y encierra el significado de lo que se quiere representar en la película. Este paradigma debe ser un esquema conceptual, a través del cual se podrá construir el guión del documental. Syd (2007, p. 71) divide este paradigma en tres actos: presentación, confrontación y resolución. Mediante estos actos se mostrará el proceso evolutivo de toda la historia. Cada acto está articulado por

medio de puntos argumentales o también llamados plot points, los cuales son acontecimientos que cambian el sentido de la historia. Estos puntos se encuentran al término del primer y segundo acto.

En el primer acto se presenta al personaje principal de la historia, luego se expone el conflicto (la alteración o crisis) de ese personaje y por último se coloca al protagonista en la búsqueda por alcanzar un objetivo. Syd (2007, p. 72) define a esa alteración o crisis que le sucede al personaje, como un detonante o un inciting event, el cual es un evento que le ocurre al personaje principal y hace que la historia tenga un giro. Al término de este acto, se presenta el primer punto argumentativo, el cual le dará un cambio al sentido de la historia, y por ende, dará paso al segundo acto.

El segundo acto o confrontación, viene a ser el desarrollo de la historia. En esta parte suceden pequeños conflictos que son obstáculos para el objetivo principal que el protagonista desea alcanzar. Estos obstáculos pueden ser tanto físicos como emocionales. Syd establece que debe haber un midpoint, el cual se encuentre en medio del acto. Este midpoint es un “incidente” o “evento” que une la primera con la segunda parte del acto. Al final, igual que en el primer acto, hay un punto argumentativo, el cual hace que exista otro cambio en el sentido de la historia, dando paso al último acto (Field, 2007, p. 73).

El tercer acto, es donde se resuelven los conflictos generados durante la narración, lo que se conoce también como el clímax de la historia. El clímax viene a ser el momento preciso donde esa acción se resuelve. El final de la historia, deberá tener coherencia, tratando de mantener las mismas expectativas del público, mantenidas a lo largo de todo el relato (Field, 2007, p. 74).

Luego de tener una historia a través de una estructura narrativa, se realiza un esquema con todos estos elementos, el cual se lo conoce también como un guión de filmación. Cuando se trata de un documental, este guión de filmación

es un poco diferente a los guiones de ficción, es más flexible por el simple hecho que esta expuesto a hechos reales que pueden cambiar y que muchas veces hasta no se los puede controlar. Es por ello que este tipo de guión sirve para mantener el enfoque del documental y no desviarse a otros temas. Es referencial, sirve para tomar en cuenta y no olvidarse de algunas cosas a la hora de la grabación, como planos específicos que son importantes para la historia, entrevistas, movimientos de cámara en cierto lugares (Guzmán, 2011).

Para algunos documentalistas, los documentales no deben ser manipulados, si no ser la representación transparente de una realidad. Sin embargo, debido a la cantidad de material filmado, las personas que realizan el trabajo de edición, descartan gran parte del material en la etapa de postproducción, reduciendo el metraje de la película final. (Universidad Autónoma de Barcelona, 2006, p. 6). Consientes de esto, Frederick Wiseman y Albert Masyles, dos de los importantes exponentes de este movimiento, denominan a la edición como “ficcionalización” del material grabado (Plantinga, 1997, p. 9). El proceso de edición se convierte en una ficción, por el simple hecho en que uno está manipulando el material como tomando y uniendo cosas fuera de lugar (Plantinga, 1997, p. 10).

Tras haber terminado con todo el proceso de producción, se puede realizar un guión de post-filmación, con el objetivo de saber el enfoque que se le quiere dar al documental con el material en bruto, luego de haber grabado todo, a la hora de editar (Guzmán, 2011).

### 3.4 Tipos de documentales

Según Bill Nichols (1997, p. 68) existen cuatro modos básicos para poder representar los acontecimientos de diferentes maneras, estos son: observacional, expositivo, interactivo y reflexivo. El documental expositivo se caracteriza por dirigirse al espectador de manera directa, mediante una voz en off o intertítulos que respaldan el tema.

El presente trabajo es un documental turístico, que tiene características del modo expositivo. Está orientado a fomentar el turismo interno en la ruta Quito - Boliche - Quito, por lo tanto el mensaje que se quiere transmitir a través de este documental debe ser claro para el espectador. Es plenamente argumentativo en relación a otra clase de documentales que son más poéticos o estéticos. Este documental consta de la voz en off de un narrador que es el personaje principal de la historia, el cual se dirige a la audiencia de forma directa, esta voz relata, organiza e interpreta las imágenes, les da un sentido y guía la atención del espectador. A diferencia del documental observacional, este documental al ser expositivo está compuesto por recursos de materiales de archivo, entrevistas, videos, fotografías, entre otros. Se diferencia también del documental interactivo, puesto que en este documental no interactúa el realizador en los acontecimientos que ocurren. También predomina el sonido que es luego sincronizado en el montaje como la voz del narrador, efectos sonoros, musicalización, mientras que en el documental observacional es todo lo contrario, el sonido es sincronizado en el momento que se está grabando, predomina el sonido directo. En la etapa de postproducción, el montaje en este tipo de documentales suele ser más libre en lo que se refiere a la selección de tomas (Nichols, 1997, p. 69).

Según Michael Rabiger (1992, p. 278) los documentales se pueden clasificar también de dos formas: desde el punto de vista del autor y el tiempo. El punto de vista está relacionado a los relatos que utiliza un autor para narrar un documental.

Según del punto de vista del autor los documentales se clasifican de la siguiente manera:

- Omnisciente: Es cuando una película no presenta un enfoque concreto en algo, sino se está libremente en el tiempo y el espacio. La narración se la puede hacer en la mayoría de los casos en tercera persona o la voz puede estar implícita, como también sustituida por intertítulos.
- Un personaje: Es cuando es vista mediante los ojos de un participante de la película, incluso él puede ser quien la narre.
- Múltiples Personajes: En esta clase de películas se crean texturas de distintos puntos de vista, muchas veces se pueden equilibrar unos con otros pero ninguno sobresale. Se realiza mediante una intervención o una simple observación.
- Personal: El punto de vista de la película es a través del director. Puede ser de forma subjetiva o abierta, el director puede también encargarse de la narración.

(Rabiger, 1987, pp. 176, 178, 179, 181)

El tiempo es un elemento narrativo que también influye en la estructura de un documental. Para demostrar a los espectadores que hay un desarrollo o evolución dentro del documental. Es importante establecer ciertas comparaciones entre el presente y el pasado, así como abreviarlo.

Según el tiempo los documentales se clasifican de la siguiente manera:

- Acontecimiento: En esta clase de documentales todo gira alrededor de los acontecimientos, es el punto de interés de la película, puede haber

fragmentos del pasado y entrevistas que ayuden al desarrollo de la historia.

- Proceso: Este tipo de documental esta formado por una cadena de sucesos que al final se convierten en todo un proceso importante. Está caracterizado por tener fragmentos de acontecimientos relacionados al tema del documental.
- Viaje: Como su nombre lo dice, está relacionado a una travesía, la búsqueda de lugares por conocer o investigar. Esta clase de documental está formado por ritmos incorporados de movimiento, como también matices metafóricos.
- Ciudad Amurallada: Esta relacionado a situaciones que acontecen dentro de instituciones o sociedades que están enclaustradas en sí mismas. La idea de este tipo de documental es mostrar las distintas situaciones que estos grupos viven, creando una crítica social.
- Histórica: Este tipo de documental se basa en presentar acontecimientos o situaciones sucedidos en el pasado, se pueden centrar en la relación causa-efecto, desarrollándolos cronológicamente o en aspectos colaterales del tema. Muchas veces se los realiza también para hacer reclamos de injusticia o una pasión del autor.
- Documental de Tesis: En estos documentales se hacen recopilaciones de evidencias para luego presentar en un caso.
- Documental Biográfico: Toda la narrativa del documental gira alrededor de la vida de uno o varios personajes.

(Rabiger, 1987, pp. 183, 184, 185, 186, 187)

Muchas veces un documental puede tener varias modalidades. Desde el punto de vista del autor, este documental estaría en la modalidad de un personaje, donde el protagonista es un turista que realiza por primera vez el viaje y que, a través de él, los espectadores pueden sentirse identificados con lo que está sucediendo. Sin embargo, desde el punto de vista del tiempo, este documental comprende las modalidades de viaje e histórico, por cuanto este proyecto se relaciona con una travesía en tren, en la que durante el trayecto se va conociendo atractivos turísticos a lo largo de la ruta y en ciertas partes del film, se abordan temas relacionados con la historia del ferrocarril ecuatoriano.

### **3.5 Lenguaje cinematográfico**

El cine es reciente si se compara con otras artes, pero su lenguaje tiene una constante evolución. Los hechos históricos y las acciones filmadas, adquieren su propio significado mediante la perspectiva de una época y de la interpretación impuesta por el productor de la película. El medio cinematográfico es menos contemplativo y más experimental, la literatura podría situar con cierta facilidad a los lectores dentro del pasado o el futuro, mientras que el cine tiene a los espectadores dentro de un tiempo presente que siempre está avanzado, incluso hasta los flash backs se convierten otra vez en un tiempo presente que continúa avanzando. La literatura es una actividad contemplativa e intelectual, donde el lector con su propio ritmo y en soledad comparte sus emociones y procesos mentales con los personajes y con el autor. Todo lenguaje, incluso el del cine, posee sus propias convenciones y gramática. En 1890, el lenguaje del cine se fue desarrollando tras la aparición de las primeras cámaras, directores y actores, donde contaban historias sencillas. Las primeras películas que se hicieron eran inocentes y simples, pero tan solo dos décadas después, se inventó un lenguaje propio de la imagen que hasta la actualidad existe (Rabiger, 2005, pp. 18, 49).

Este documental turístico también parte de un lenguaje cinematográfico como cualquier otra producción audiovisual. El cual está conformado por un conjunto de elementos que contribuyen a contar una historia, mediante la utilización de imágenes, sonidos, acciones y palabras dentro de un contexto.

### **3.5.1 Elementos narrativos**

Los elementos narrativos dentro de una producción audiovisual, se utilizan para relatar o representar sucesos. Pueden ser diálogos, personajes, puestas en escena, el montaje, animaciones, entre otros. Para la realización de este proyecto se tomaron en cuenta algunos elementos narrativos relacionados con la cámara: el encuadre, el plano, la angulación y los movimientos (Dominguez, 2005, p. 7).

#### **3.5.1.1 Encuadre**

Es la composición que tiene la imagen, se realiza mediante la selección de elementos de la realidad, los cuales serán captados por el lente de la cámara, teniendo como resultado una imagen coherente con un significado específico. A través de un encuadre se puede transmitir una idea o mostrar un contenido simbólico. Para realizar un buen encuadre se debe tomar en cuenta lo siguiente:

- Ubicar elementos que se encuentren a distinta profundidad.
- Organizar de forma arbitraria o artificial los elementos.
- Mostrar detalles que posean un valor simbólico o significativos.



- Excluir de forma selectiva elementos que no aporten a la narrativa o generen ruido visual.

(Martin, 2002, pp. 41,42)

En el presente trabajo, el encuadre depende muchas veces de la acción o valor expresivo que se quiere transmitir. Se utilizan en ocasiones encuadres simples, eliminando detalles innecesarios que no aportan a la composición del plano, con el fin de tener solo un objeto principal y un fondo. Este tipo de encuadres al ser “sencillos” transmiten naturalidad, tranquilidad y permiten que la lectura visual del espectador sea más fácil. Este recurso, se utiliza en ocasiones para entrevistas, detalles puntuales, planos más cerrados. Hay también encuadres compuestos, donde existe la yuxtaposición de objetos dentro de la misma composición, en que el encuadre de un elemento va acompañado de otros en el mismo plano. Estos encuadres se utilizan para planos mas abiertos, como el de un paisaje.

### **3.5.1.2 Plano**

Es una porción de la realidad captada a través del lente de la cámara. Las escenas son divididas por planos y cada vez que se haga un encuadre diferente, es un nuevo plano. El tamaño del plano es determinado por la distancia que existe entre el sujeto y la cámara, así como por la longitud de los lentes empleados. La claridad del relato, dependerá del valor de los planos utilizados. Algunos planos tendrán mayor duración que otros, dependiendo de la idea que se quiera transmitir. Por ejemplo, un plano general de una ciudad que describe el entorno donde se va a desarrollar una historia, podría durar más tiempo que un plano detalle de un disparo en una persecución policial (Martin, 2002, p. 43).

## Valores de planos

- Plano General: Es un plano descriptivo del entorno o de una acción, el cual muestra a las personas por completo, dejando suficiente espacio a su alrededor. Toma abierta que dependiendo a las necesidades narrativas puede acortarse un poco para mostrar al personaje en un contexto o ampliarse, lo que se conoce como plano general corto y plano general largo, respectivamente.
- Plano Completo: Muestra al personaje completo, omitiendo los detalles del entorno, haciendo que el espectador solo se centre en la acción que esté realizando el personaje.
- Plano Americano: El encuadre de este plano empieza por encima de las rodillas del personaje, se lo utiliza para describir la expresión del actor como sus acciones. Este plano se origina del western, donde se lo utilizaba para mostrar los revólveres que los personajes cargaban en la cadera.
- Plano Medio: Es uno de los más utilizados, corta al personaje por la cintura. Se lo utiliza bastante para diálogos de baja intensidad dramática. Puede ser medio corto o medio largo, según sea por encima o debajo de la cintura.
- Primer Plano: Muestra al personaje desde los hombros hasta la cabeza. El valor de este plano es dramático y psicológico, por que muestra el rostro entero de personaje y hace que aumente el grado de interés del espectador. Este tipo de plano privilegia también el contenido psicológico en la narración de la película.

- Primerísimo Plano: Es un encuadre aun más cerrado que el primer plano. Comprende una parte específica del rostro del personaje. Este tipo de planos omiten aspectos del entorno.
- Plano Detalle: Es una toma cerrada, donde los objetos ocupan casi todo el cuadro. Esta clase de planos se centran en objetos específicos que resaltan al máximo su potencial expresivo.

(Jimenez, 2008, pp. 6,8,10)

En el desarrollo de este trabajo se utilizan según convenga varios tipos de planos, de acuerdo al contenido del material que se quiere transmitir.

- Se utilizan planos cerrados o planos detalles, para mostrar objetos puntuales como: partes internas de la locomotora, detalles de la fachada de las iglesias, pequeñas plantas existentes del sector, entre otros.
- Se utilizan primeros planos para captar las emociones y expresiones de los turistas, moradores de las comunidades, la tripulación y animales de la zona.
- El plano general por ser más abierto, se lo emplea para captar un ambiente, el cual puede ser un paisaje, poblaciones o la ruta del tren.

### **3.5.1.3 Angulación**

Es la posición en donde se ubica la cámara en relación al personaje, logrando un efecto narrativo o psicológico originado por una perspectiva resultante (Martin, 2002, p. 47).

Tipos de planos según un ángulo.

- Picado: La cámara se encuentra inclinada hacia abajo, mostrando una perspectiva “picada”. Se utilizan este tipo de ángulos para describir grupos de personas o paisajes. Esta angulación también expresa humillación o inferioridad ante un contexto o en determinadas instancias narrativas.
- Contrapicado: La cámara se encuentra inclinada hacia arriba. Esta clase de planos generan una ilusión de superioridad física, grandeza o exaltación moral a los personajes.
- Cenital: La cámara está ubicada de forma perpendicular desde arriba de la persona u objeto. Esta angulación se la utiliza como una función descriptiva.
- Nadir: La cámara está ubicada de forma perpendicular desde abajo. Cumple igual función que la cenital.
- Normal: Es cuando la cámara esta ubicada a la altura del rostro humano, para ser más específicos a la altura de los ojos.
- Subjetiva: Los ojos del personaje son la cámara, la cámara muestra todo lo que está viendo el personaje. Este tipo de planos muchas veces pueden transmitir una sensación de tensión hacia el espectador.

(Jimenez, 2008, p. 12)

En esta filmación se utilizan distintas angulaciones según lo que se quiere transmitir. El ángulo subjetivo está presente en la mayor parte del documental, partiendo desde la visión del personaje principal de la historia, puesto que la cámara reemplaza los ojos del protagonista. Los ángulos contrapicados en

ocasiones se utilizan para resaltar la figura del tren, mientras que planos con ángulos picados, para describir el paisaje y poder apreciar al tren de una manera más general.

#### **3.5.1.4 Movimientos de cámara**

Los movimientos de cámara junto con los planos y el encuadre, son unos de los principales elementos narrativos del lenguaje cinematográfico. Antes de distinguir las diferentes clases de movimientos que hay, es importante conocer las diversas funciones que tienen los movimientos de cámara desde un punto de vista cinematográfico. Estos movimientos pueden ser descriptivos o transmitir sensaciones dramáticas al espectador. Los principales son:

- Acompañamiento de un objeto o un personaje en movimiento, como su nombre lo indica, es cuando la cámara sigue el movimiento del personaje o del objeto, por ejemplo la trayectoria de un auto o cuando una persona camina.
- Ilusión de movimiento en un objeto quieto: La forma como se mueva la cámara en relación al objeto, transmitirá una sensación de movimiento al espectador, aún si el objeto se encuentra estático.
- Descripción de una acción o un espacio: Los movimientos de cámara pueden generar dinamismo a las acciones que realizan los personajes, por ejemplo una pelea callejera está compuesta por bastantes planos, y a medida que se mueve la cámara va mostrando toda la información que existe dentro del encuadre. Un claro ejemplo de descripción del espacio, son las tomas panorámicas a través de un paneo que se realizan de una ciudad o un paisaje al inicio de una película.

- **Relieve dramático o psicológico de un objeto o un personaje:** Los movimientos de cámara pueden aumentar el grado psicológico o dramático de un objeto o personaje. Por ejemplo, un dolly in al rostro de una chica triste, transmitirá aun más al espectador lo que ella está sintiendo.
- **Expresión subjetiva de un personaje moviéndose:** La visión que tiene el personaje mientras se mueve es representada a través de movimientos de cámara. Estos movimientos están compuestos de planos subjetivos.
- **Expresión mental de un personaje:** Ciertos movimientos de cámara pueden contribuir a transmitir al espectador lo que el personaje está pensando en ese momento. Mucho de estos movimientos de cámara se los realizan con planos subjetivos.

(Martin, 2002, pp. 51,52)

Igual que los planos, ángulos, encuadres, el uso de los movimientos de cámara siempre dependerán de lo que se quiera transmitir, por lo tanto los movimientos de cámara en este documental están pensados de tal forma que contribuyan con lo que el narrador está diciendo y con las imágenes que se están mostrando.

Un paneo puede ser muy útil en el momento de acompañar un movimiento, por ejemplo, cuando el tren se está trasladando, este movimiento de cámara contribuye con el recorrido que ya de por sí tiene el tren, dándole mayor dinamismo y siendo más descriptivo. Otros movimientos pueden generar aun más dinamismo de acuerdo a la acción que se esté realizando como son los travellings o de trayectoria. Estos movimientos se pueden utilizar para los deportes de aventura que se muestran en este documental, luego en la etapa de montaje se podrá incrementar aun más junto con el sonido. Los movimientos de cámara junto con los planos y las angulaciones, contribuyen a

transmitir de mejor manera lo que ve y siente el protagonista desde una forma subjetiva, como por ejemplo cuando mueve la cabeza para mirar a otro lado, cuando camina, entre otras.

Los movimientos de la cámara pueden ser de dos formas: sobre un soporte fijo como la panorámica o sobre un soporte con movimiento como: travelling y trayectoria (Artes Plásticas y Visuales, 2007).

#### **3.5.1.4.1 Panorámica**

Es cuando gira la cámara sobre su propio eje, este movimiento puede ser sobre un eje horizontal, vertical o diagonal. La mayoría de las panorámicas se las realizan con un trípode, sobre el cual está sujeta la cámara. Este tipo de movimiento tiene fines narrativos y por lo general es de carácter descriptivo, se lo puede hacer sobre un personaje o un espacio. Una panorámica puede realizar el seguimiento a un elemento mientras se mueve o describir un entorno como una ciudad. Estos movimientos pueden simular también la perspectiva subjetiva que tiene un personaje cuando observa o siente algo.

Las panorámicas pueden ser horizontales (paneos) o verticales (tilts). Estos movimientos pueden transmitir lo siguiente:

- **Panorámica Descriptiva:** Este tipo de panorámicas exploran un espacio, pueden tener funciones introductorias o conclusivas en la película. Estos movimientos pueden simular la mirada que realiza un personaje de un lado hacia otro mediante la utilización de planos subjetivos.
- **Panorámica Expresiva:** Consiste en el uso no realista de la utilización de la cámara, sugiriendo una idea o impresión. El barrido es una clase especial de este tipo de panorámica, la cual es muy rápida, pasando de un plano fijo hacia otro plano, de forma que no se alcanza a apreciar

bien los detalles que hay en la escena por la velocidad del movimiento que tiene. Este movimiento de barrido se lo puede utilizar también para simular un efecto de shock o para hacer una transición.

- Panorámica Dramática: Posee un papel esencial en la narración de la película. Crea relaciones espaciales entre un individuo que observa y la escena o varios objetos que están siendo mirados, también puede ser entre los mismos personajes, uno con otro. Estos movimientos pueden transmitir hostilidad, amenaza o superioridad.

(Martin, 2002, pp. 58,59)

#### **3.5.1.4.2 Travelling**

El desplazamiento que tiene la cámara está en relación al escenario, manteniendo el ángulo y el eje óptico de la toma. Se puede colocar la cámara en unas rieles (dolly) para que el movimiento sea aún más fluido. Existen cuatro clases de travelling.

- Horizontal: el movimiento de la cámara sigue una trayectoria horizontal. Este movimiento permite acompañar al personaje, así como describir un espacio físico mientras se desplaza sobre el mismo.
- Vertical: La cámara puede estar empotrada en una pluma o grúa mientras se mueve de arriba hacia abajo o de abajo hacia arriba, puede acompañar el movimiento de un personaje o describir el contexto de una acción que este realizando mientras se desplaza sobre él.
- De Avance: Es cuando la cámara se va acercando a su objetivo. Estos movimientos acentúan la parte dramática de los personajes o de un objeto cuando se acerca a ellos. También pueden generar una



perspectiva subjetiva cuando la atención de un personaje se centra sobre un objeto o sobre otro personaje.

- De retroceso: La cámara se va alejando de su objetivo. Se puede utilizar este tipo de movimiento con fines narrativos, por ejemplo para expresar lejanía o disminuir a un personaje dentro de un contexto.

(Martin, 2002, pp. 54,55,56,57)

#### **3.5.1.4.3 Trayectoria**

La cámara sigue la trayectoria del personaje o de una situación, mediante una combinación del travelling vertical, horizontal y la panorámica. La utilización de este tipo de movimientos es eminentemente narrativa, se la suele utilizar al principio de una película para introducir al espectador. Muchos de estos movimientos pueden ser sutiles y complejos, se los pueden realizar con una grúa, no son movimientos tan naturales como para integrarse al relato completamente, son puramente descriptivos (Martin, 2002, p. 59).

La mayor parte del documental se realiza a cámara en mano. Se hacen planos detalles de objetos, entrevistas, tomas con movimiento a base de paneos y tilts, como por ejemplo tomas panorámicas de paisajes, planos descriptivos para introducir a una comunidad cuando llega el tren, tilts ups para presentar una edificación. En ocasiones también se realizan movimientos de trayectoria, para simular el movimiento del protagonista en relación con el entorno.

## **Capítulo IV**

### **4. Fases de la Producción Audiovisual**

#### **4.1 Preproducción**

La preproducción es la etapa previa al rodaje, en el cual se hacen todos los preparativos para cumplir satisfactoriamente una grabación. En esta etapa se consolida el tema del documental mediante una investigación del mismo. Se hace la respectiva búsqueda de personajes y locaciones, se crea la historia del documental a partir de una estructura narrativa, el tratamiento, la escaleta, se escoge el equipo humano y el equipo técnico que se va a utilizar para el proyecto. En esta etapa se consiguen los permisos de filmación, presupuestos, necesidades de producción y se realiza al final un cronograma de filmación.

No todas las preproducciones son iguales. En ocasiones habrán unas que constarán de más elementos que otras, todo dependerá del tipo de proyecto que se vaya a realizar y de su complejidad. La forma de como esté planificada esta etapa se verá reflejada posteriormente en el desarrollo del proyecto (Barco, 2009, p. 93).

##### **4.1.1 Etapa de investigación**

Se deben tomar en cuenta ciertos aspectos antes de realizar un documental. Primero, es importante que el tema que se va a desarrollar en la película parta desde una realidad y lo que se pretenda rodar sea accesible, es decir, que se puedan sacar permisos y derechos de filmación, que el presupuesto sea factible y que existan personajes interesantes que aporten al documental.

Teniendo una idea ya más clara sobre el tema que se desea investigar, Michael Rabiger (1987, p. 91) sugiere elaborar una hipótesis relacionada al

tema del documental, teniendo en cuenta las siguientes preguntas: ¿Qué es lo que se quiere transmitir en el documental?, ¿Qué tipos de conflictos se quieren mostrar?, ¿Qué contradicciones van a tener los personajes con sus situaciones?, ¿Cuál es el objetivo final de cada personaje?, entre otras. La hipótesis servirá para representar las situaciones del documental en relación al tema general de la película.

Parte de la investigación que se realiza en la preproducción, se hace sobre la base de una documentación escrita. Es elemental leer publicaciones relacionadas al tema, como revistas, periódicos, artículos e incluso hasta obras de ficción, en las cuales posiblemente se podrá encontrar una serie de elementos acordes al documental. Se puede ver también toda clase de videos que tengan el mismo tema. Michael Rabiger (1987, p. 92) establece que parte del tema del documental, debe estar desarrollado desde el punto de vista del realizador, con el fin de que le dé un enfoque de originalidad a todo el documental.

#### **4.1.1.1 Búsqueda de personajes**

La búsqueda de los personajes se realiza a través de un trabajo de campo, el cual sirve para conocer más de cerca a las personas del lugar, familiarizarse con ellas, descubrir sus costumbres, tradiciones y el ritmo al que viven, además se pueden captar ciertas impresiones del lugar, como cosas atípicas. En este proceso, se identifican los posibles protagonistas y el tipo de papel que pueden representar en la historia. Para esta búsqueda se debe tener en cuenta: ¿Qué clase de individuo se está buscando?, ¿De que manera va aportar a la historia?, ¿Cómo es su reacción frente a una cámara?, ¿Cumple con las características de ser un protagonista o antagonista? Es recomendable realizar varias entrevistas con el objetivo de saber como reacciona ese personaje frente a una cámara, así podremos saber si es espontáneo, habla con soltura, es nervioso o tiene una actuación pobre, además saber si la información que está

ofreciendo contribuye al documental. Si la entrevista está grabada correctamente y si el personaje entrevistado aporta alguna información válida para el documental, podría utilizarse esa grabación posteriormente en cierta parte del proyecto (Rabiger, 1987, p. 92).

#### **4.1.1.2 Búsqueda de locaciones**

La búsqueda de locaciones también es parte de la investigación de campo, en la cual se determina la ubicación y la cantidad de lugares que se van a utilizar en el documental. En este proceso de investigación, las locaciones deberán ser inspeccionadas con anterioridad al rodaje y se debe considerar ciertos aspectos:

- Accesos.
- Disponibilidad.
- Permisos.
- Limitaciones del espacio.
- Condiciones de luz natural.
- Disponibilidad para uso de energía eléctrica.
- Condiciones auditivas o visuales.

(Segarra, 2008, p. 101)

#### **4.1.2 Proceso de guionización**

Cualquier producción audiovisual parte desde una idea, ya sea de un acontecimiento ficticio o real. En el caso del documental, no consta de un guión literario como el de una producción de ficción, debido a que no es exacto, ni está completamente definido. En el documental no se puede predecir con exactitud lo que irá a suceder cuando se esté grabando, por lo cual, lo que se suele realizar en este género es un tratamiento (Segarra, 2008, p. 59).

##### **4.1.2.1 Tratamiento audiovisual**

El tratamiento es una especie de guión, el cual sirve como pauta para el momento del rodaje. Sin un tratamiento se corre el riesgo de grabar cosas inútiles o innecesarias, desviándose de los objetivos y del tema central del documental. Para escribir un tratamiento, hay que tener presente: ¿Cuál va a ser el tema del documental?, ¿Desde qué perspectiva se va a contar la historia? También se deben detallar los distintos personajes que van a intervenir en el documental, sus acciones, las situaciones que existen entre ellos, además de los tiempos, los escenarios y la atmósfera donde sucederá la historia. Es importante tomar en cuenta cómo se va a relacionar la voz en off (si es que el documental tiene), con las imágenes y sonidos que la cámara va a captar. La estructura narrativa del documental se definirá sobre la base de un planteamiento, confrontación y resolución de la historia (Segarra, 2008, p. 65).

Parte del tratamiento son las propuestas del documental. A través de estas propuestas se comunican las intenciones que se tienen para realizar la película, es decir, se define la forma y el estilo del documental como: el tipo de iluminación a utilizarse, manejo de cámara, el diseño de sonido, entre otros aspectos. El tratamiento no solo sirve para definir un estilo y la estructura narrativa del documental, sino que también es imprescindible cuando se desea buscar algún tipo de financiamiento, sirve como respaldo y argumento para

convencer a los inversionistas sobre cómo va a ser el documental (Segarra, 2008, p. 66).

#### **4.1.3 Sinopsis**

La sinopsis es un breve resumen de toda la historia, tiene la función de dar a conocer en pocas líneas, sobre qué trata el proyecto, de manera que a simple vista se pueda apreciar el planteamiento, desarrollo y desenlace de la historia, de una forma clara y precisa, sin entrar mucho en detalles visuales. Una buena sinopsis hará que el interesado lea luego el tratamiento del proyecto, donde estará más detallada toda la historia (Segarra, 2008, p. 56).

#### **4.1.4 Escaleta**

Es un esquema que sirve de ayuda al momento de escribir un guión o tratamiento. Para realizar una escaleta se debe tomar en cuenta el hilo conductor de la historia, el cual puede ser narrado, musicalizado, dramatizado, contener testimonios, textos informativos y otros. Es importante diseñar la escaleta en el sentido de que las ideas y temas del documental tengan un orden lógico, acompañado de pequeñas descripciones que faciliten a puntualizar cada una de ellas. La escaleta también sirve como ayuda para organizar el plan de rodaje. Teniendo este esquema se consigue una visión más clara de cómo se va a grabar el proyecto, además de que puede ser muy útil en la etapa de montaje, porque asigna un orden lógico a las secuencias del documental al momento de la edición (Segarra, 2008, p. 73).

#### **4.1.5 Storyboard**

El storyboard o guión gráfico, es la representación visual del guión técnico, consiste en añadir, a través de viñetas dibujadas, las descripciones del guión técnico, cada viñeta representa el contenido visual que tiene el plano. El storyboard facilita también la planificación del rodaje, puesto que con solo observar las viñetas dibujadas, se puede saber cómo es cada plano, de manera más completa que el guión técnico, donde el plano solo se lo describe con palabras (Segarra, 2008, p. 80).

Aparte de las ilustraciones de las viñetas que pueden ser bocetos o fotografías, se puede incluir también descripciones de ese plano, por ejemplo: indicar qué valor de plano es, si tiene movimiento de cámara esa toma, tipo de angulación y una breve descripción de lo que ocurre en esa viñeta (Martínez, 2010, p. 30).

#### **4.1.6 Desglose de producción**

El desglose de producción sirve para determinar todas las necesidades que va a tener el rodaje. Este proceso se puede realizar mediante escenas o por la división de secuencias de producción, las cuales son las que se desarrollan dentro de una misma locación y un mismo tiempo. Estas secuencias no presentan traslados de equipos, ni cambios de iluminación, ambientación, etc. Dentro del listado de las necesidades de una producción, se deben tomar en cuenta los siguientes aspectos: vestuario, maquillaje, utilería, locaciones, personajes, equipo técnico y efectos visuales. El desglose de producción también tiene el objetivo de economizar el costo de la producción al máximo, como alquiler de equipos, permisos de locaciones, derechos de imagen, entre otros. Tratar de economizar, haciendo días consecutivos de grabación, con escenas que ocurren en una misma locación o que tienen una misma iluminación y efectos especiales (Bestard, 2011, p. 60).

Teniendo un desglose ya con todas las necesidades de producción, es más fácil saber cuántas jornadas de trabajo se tendrán durante todo el rodaje, tomando en cuenta que algunas escenas se pueden agrupar para tener una etapa de producción más eficaz y eficiente, por ende, el plan de trabajo no se realizará en orden cronológico al guión, sino estará organizado por continuidad de rodaje, la cual facilite y simplifique las convocatorias, logísticas, reduciendo jornadas laborales y costos (Bestard, 2011, p. 61).

#### **4.1.7 Plan de trabajo**

Después de hacer el desglose de producción se elabora un plan de trabajo, el cual es un calendario donde están programadas las grabaciones a realizarse, con un tiempo estimado de duración de cada una. El objetivo principal de un plan de trabajo es economizar al máximo el tiempo de rodaje, de tal manera que el tiempo de grabación sea lo más corto posible. Muchas veces no se filma rigiéndose a la cronología del guión, sino se suelen agrupar las secuencias en relación a una locación, personajes que intervienen o si son las grabaciones en el día o en la noche. Además se debe tomar en cuenta aspectos como: condiciones climáticas, cambio de estaciones, equipamiento especial y efectos. Para establecer los tiempos de duración del rodaje, se debe considerar los tiempos que dura cada escena del desglose de producción, así como el tiempo empleado antes de grabar esa escena, por ejemplo hay que tener en cuenta las pruebas de sonido, el tiempo que lleva montar un esquema de iluminación, búsqueda del encuadre, pruebas de movimientos de cámara. Con esto se podrá establecer el orden de rodaje de cada secuencia, con el tiempo respectivo de grabación de cada una de ellas. En el plan de trabajo también podrán ir especificadas todas las necesidades artísticas, técnicas, materiales requeridas para cada secuencia y día de grabación (Bestard, 2011, p. 61).



#### **4.1.8 Presupuesto**

Es el costo total del proyecto, donde se detallan los gastos que va a tener la realización de la película. No todo presupuesto es igual, sino que depende del tipo de proyecto que se esté realizando. El presupuesto puede cubrir desde el traslado de los actores al set de grabación, hasta autorizaciones y permisos de filmación.

Para elaborar un buen presupuesto se deben tener en cuenta ciertos aspectos:

- Recursos humanos: productores, directores, investigadores, guionistas, sonidistas, electricistas, actores.
- Recursos técnicos: cámaras, óptica, luces, micrófonos, rigs.
- Logísticos: derechos de imagen, permisos locaciones, alimentación, traslados.

Como en toda preproducción pueden existir también imprevistos como retrasos por el clima, por trámites, entre otros problemas, por lo cual se recomienda elaborar un presupuesto más holgado, incluyendo márgenes de error (Bestard, 2011, p. 63).

#### **4.2 Producción**

Luego de haber organizado todos los preparativos previamente en la etapa de preproducción, se realiza la producción. La producción es la fase donde se efectúa la grabación del proyecto. Es importante que en esta fase exista una buena comunicación entre el equipo de trabajo, a fin de tener un mejor desempeño en el rodaje. Se deben hacer las grabaciones respetando los plazos previstos en el plan de rodaje (Bestard, 2011, p. 63).

### 4.2.1 Preparativos

Antes de comenzar con el rodaje, es recomendable conseguir un buen equipo de trabajo, el cual tenga conocimientos referentes al lenguaje audiovisual, aspectos técnicos, trabajo en grupo, experiencia en anteriores grabaciones, con el objetivo de tener un buen desempeño al momento de estar rodando. El equipo de trabajo dependerá siempre del tipo de proyecto que se esté realizando, en el caso de un documental, puede estar compuesto por: un productor ejecutivo, asistente de producción, investigador, director, asistente de dirección, director de fotografía, camarógrafo, director de arte, sonidista, luminotécnicos, utileros, entre otros. El crew de producción siempre es uno de los primeros en llegar a la locación donde se va a grabar, suele estar con una o dos horas de anticipación, dependiendo de la complejidad del rodaje en ese lugar. Ellos son los responsables de que todo se encuentre listo antes de que empiece la grabación. Previo al rodaje, también se debe hacer una prueba del funcionamiento de los equipos técnicos a utilizarse, como por ejemplo: comprobar que los micrófonos funcionen bien, revisar que las baterías de las cámaras estén cargadas, verificar que las tarjetas de memoria estén vacías, examinar que no hayan unidades defectuosas. Se recomienda tener consigo materiales eléctricos y mecánicos para hacer rápidas reparaciones si es que se llegaran a dañar.

Es elemental tener siempre la documentación que se utilizará durante cada jornada de filmación, estos elementos suelen ser: copias del plan de trabajo, la escaleta, el tratamiento, permisos de locaciones, contratos, lista de los números telefónicos del equipo de producción y personajes, informes, etc. (Rabiger, 1987, p. 129).

### 4.2.2 Grabación

Luego de haber hecho las pruebas a los equipos técnicos, adecuado las locaciones, los ensayos con los personajes, empieza la parte de la grabación. Aparte del plan de trabajo, es esencial que desde el inicio de la grabación se lleve un minutado para las imágenes y los audios que se vayan a grabar, con el fin de saber en que dispositivo de memoria se encuentra determinado material. A medida que va transcurriendo el rodaje, el minutado facilita también a totalizar lo grabado, es decir, permite saber qué tanta cantidad de material se ha grabado hasta ese punto, para así tener una noción del espacio que queda en las memorias de las tarjetas, el tiempo transcurrido y de lo que aún falta por grabar. Es aconsejable hacer tres tomas como mínimo de cada plano, para luego poder escoger la mejor en la etapa del montaje. Al final de cada escena se pueden hacer planos recursos, los cuales pueden ser detalles de cualquier elemento, como de un objeto o figura humana, se puede grabar también el contexto por donde se está realizando el documental como: caminos, calles, personas caminando. Estos planos aunque no son tan importantes dentro de la secuencia narrativa que se está grabando, pueden ayudar luego en la etapa del montaje, aportando información o para mejorar el ritmo del documental (Rabiger, 1987, p. 129).

Después de terminar de filmar un plano o una escena, se debe tomar en cuenta el traslado de los equipos para grabar la siguiente toma, para ello hay que estar pendiente de la continuidad que debe existir entre un plano y otro, por los posibles cambios que el espectador pudiera notar. Es normal que en cualquier rodaje surjan imprevistos durante la grabación, lo ideal siempre sería tener alguna alternativa para evitar estos problemas si se presentan. Se debe tomar ciertas precauciones en un rodaje, por ejemplo, cuando una grabación es en exteriores y depende de un clima determinado, es recomendable grabar esa parte primero y a la vez tener un posible rodaje como alternativa en interiores. Las secuencias o escenas cruciales para la historia del documental no se recomienda dejarlas para el final del rodaje (Rabiger, 1987, p. 130).

Parte del rodaje son las entrevistas que se realiza a los personajes de la historia, las cuales deben hacerse con naturalidad. Antes de hacer una entrevista, es importante conversar previamente con los personajes, con el objetivo de explicarles sobre que trata la filmación y para entrar un poco más en confianza con ellos, también se debe enseñar a los participantes de qué manera pueden incluir la información en sus respuestas, de forma que lo que transmitan sea valioso para el documental. Durante la entrevista debe existir un contacto visual entre el entrevistador y el entrevistado, manteniendo una conversación a través de ademanes y gestos. Se puede sonreír, asentir, mostrar extrañeza o mover la cabeza para un lado, para manifestar cuando hay duda o se está de acuerdo con algo (Rabiger, 1987, p. 132).

Al finalizar un día de rodaje, se deberá informar al equipo de producción sobre el plan de trabajo del siguiente día, donde se dará a conocer el día y la hora de llamado para la próxima grabación, así como qué tipo de equipo técnico se necesitará, los personajes. Se deberán entregar los respectivos informes de cámara y sonido de los asistentes de dirección, revisar el estado de los equipos que se utilizaron durante el rodaje, recargar las baterías de los equipos, vaciar las memorias y por último dejar limpio y ordenado el lugar donde se realizó la grabación (Rabiger, 1987, p. 151).

### **4.3 Postproducción**

La postproducción es la última fase de una producción audiovisual, en la cual se realiza el montaje o la edición de lo grabado, la musicalización, efectos de sonidos, la locución, gráficos, animaciones. Estos elementos siempre dependerán del tipo de proyecto que se esté realizando (Bestard, 2011, p. 66).

### **4. 3.1 Visionado del material**

Antes de empezar con el montaje, es importante primero observar detenidamente todo el material para tener una idea más clara de lo grabado. El visionado es un proceso en el cual se identifican de manera general los planos que servirán para el documental, ya sea por cuestiones de calidad o de información. Después de haber observado todo el material, se debe hacer una clasificación de las posibles tomas que se van a ocupar en el primer corte de edición, con el objetivo de organizar el material y ahorrar tiempo durante la fase de montaje (Rabiger, 1987, p. 198).

### **4.3.2 Guión de montaje**

En el documental, debido a ser un género en el cual no se puede predecir con exactitud lo que irá a pasar, suele suceder muchas veces que no todo lo que se planifica en el plan de trabajo, escaleta o tratamiento, se filma como se tenía esperado. El material grabado no siempre termina teniendo los mismos resultados. Puede ocurrir que personajes que al principio eran protagonistas pasan a ser secundarios o viceversa, o que algunas locaciones resultan ser mejores que las que fueron planificadas previamente. En esta parte es donde aparece el guión de montaje, a través de él, se podrá dar una nueva estructura al documental, reescribiendo con esas tomas una nueva película. En este proceso de seleccionar y descartar tomas, se pueden ir descubriendo cosas que al principio no se pensaba que iban a pasar (Segarra, 2008, p. 90).

### **4.3.3 Edición digital**

Es el proceso en el cual se monta, se organiza y se yuxtapone archivos como: videos, audios, fotografías, animaciones, por medio de un software especializado de computadora. Una de las ventajas de la edición digital con la

de laboratorio, es que si se realiza algún corte equivocado, se puede fácilmente rehacerlo sin problemas, ya que el material con el cual se está trabajando se encuentra almacenado en el disco duro de la computadora. El proceso de edición en un documental se realiza sobre la base del guión de montaje. Antes de empezar a editar, se recomienda que el director del proyecto se encuentre descansado tras el estrés provocado por todo el rodaje, para así trabajar junto con el editor con una mente renovada (Rabiger, 1987, p. 201).

Toda la etapa de edición se puede dividir en tres cortes. El primer corte o llamado también como “rough cut”, es donde se selecciona el material a utilizarse y se lo ubica en el programa de edición. Esta primera edición, se basa en recopilar todo el material en relación a una idea previamente establecida. En este corte no se debe preocupar por la longitud que tiene la edición o si en ocasiones es hasta repetitiva, ya que es el primer borrador. Luego de haber finalizado con el primer corte se realiza el segundo corte. En este corte se empieza ya a trabajar con el ritmo de la edición, esto se lo debe hacer con cada secuencia, desde el principio hasta el final. El tercer corte que viene a ser el corte final, es donde se “pule” la edición, se trabaja ya solo en detalles, dejando la edición lista para el montaje de efectos de sonidos, gráfica, animaciones, locuciones (Rabiger, 1987, p. 201).

#### **4.3.4 Postproducción de audio**

##### **4.3.4.1 Musicalización**

Dentro de la postproducción de audio, se encuentra la musicalización. Mediante la musicalización se puede transmitir sensaciones al espectador, como de tensión y dinamismo en momentos trágicos, emotivos o impactantes de la historia. Igual que la edición, la propuesta de musicalización va acorde con el guión de montaje. Luego de tener el tercer corte de edición, se realiza el proceso de selección musical, hay que tomar en cuenta que alguna música

tiene derechos de autor, para ello se debe pagar los permisos respectivos si se la desea utilizar en el documental, pero también se puede recurrir a las bibliotecas de música gratuita, las cuales son libres de derechos (Rabiger, 1987, p. 202).

La musicalización normalmente se debe adaptar a la edición de las imágenes y no al contrario, se edita primero las imágenes luego la música y el sonido. Una musicalización bien lograda, es cuando el espectador no nota el cambio de la música mientras está viendo la película. Para conseguir que estos cambios no sean bruscos, las transiciones deben tener coherencia entre las imágenes y los sonidos (Rabiger, 1987, p. 202).

#### **4.3.4.2 Sonorización**

Se entiende por sonorización, cuando se graba un sonido por encima de una imagen, la cual es totalmente muda o sobre una imagen que ya tiene sonido pero que puede estar defectuoso o puede ser sustituido. Los efectos sonoros se utilizan para darle mayor realismo y un ritmo determinado a la película, así como darle fuerza a una secuencia o escena, inclusive si es que pasan inadvertidos. Estos sonidos crean una forma distinta de percibir las imágenes y condicionar en su interpretación (Onoff, 2010).

Durante el proceso de la sonorización, se monta las pistas de locución, doblajes de diálogos, sonidos ambientales, efectos sonoros. Todos estos audios fueron previamente seleccionados en relación al corte final de la edición conjunto al guión de montaje. Se recomienda que cuando se esté editando una secuencia de sonido, se regulen los niveles, se elimine el ruido de las grabaciones. La mezcla final será el conjunto de todas las pistas de audio previamente editadas, donde se puede reducir de dos hasta cuatro pistas (Onoff, 2010).

### **4.3.5 Posproducción de la imagen**

#### **4.3.5.1 Colorización**

La postproducción de la imagen, normalmente se la suele realizar ya al final de todo el montaje y la colorización está dentro de este proceso. La colorización se basa en igualar la luz y los colores de las tomas, para mantener una continuidad entre cada plano. Si la colorización está bien lograda, este proceso debería ser imperceptible para el espectador, pero la colorización no solo sirve para hacer corrección de color, sino también para darle un “look” único a la película a través del manejo de la luz y el color. La restauración de las imágenes se la realiza también en esta etapa, esta manipulación de la imagen se la hace más para documentales (Web Academia, 2013).



## Capítulo V

### 5. Libro de Producción

#### 5.1 Tratamiento del documental

El ferrocarril ecuatoriano, desde su construcción ha sido un medio de transporte que ha contribuido con del desarrollo del país por varios años. El paso del tren fue uniendo ciudades que antes se encontraban separadas entre sí, constituyéndose en el principal medio de transporte de carga y de pasajeros, y mejorando las condiciones de vida de los pueblos de su zona de influencia.

Los viajes en tren sirven para conocer nuevos lugares y explorar otros sitios. Aspectos culturales como costumbres, tradiciones y rituales de cada población, se fueron dando a conocer. Las economías de ciertos pueblos se reavivaron, incrementando fuentes de trabajo alrededor de las estaciones y aumentando el comercio de varios productos de la zona.

Este documental trata sobre un viaje en tren, con el objetivo de fomentar el turismo interno en la ruta Quito – Boliche – Quito. Esta atractiva experiencia se la puede realizar solo, con amigos o en familia, para durante un día, salir de la ciudad, disfrutar del campo, de la naturaleza, practicar deportes al aire libre, en un ambiente confortable y seguro. Este viaje muestra las distintas atracciones turísticas que hay en la ruta, reviviendo en ocasiones la historia del ferrocarril ecuatoriano, como también mostrando el impacto socioeconómico que tiene el paso tren por las poblaciones.

La estructura narrativa de este documental, se desarrolla a partir de la subjetividad de un turista que realiza un viaje en tren, con el motivo de revivir aquellas historias contadas por su abuelo. Esa búsqueda por encontrar esos

lugares donde su abuelo halló la felicidad, teniendo como línea narrativa la ruta del tren. (Quito - Boliche – Quito). El abuelo en este documental, es un recurso narrativo que se lo utiliza para darle una historia de fondo al viaje, sirviendo como inspiración personal para el protagonista. En ocasiones algunos de sus relatos servirán como contrapunto de la historia principal, con el objetivo de mantener el interés durante todo el documental.

El viaje en tren permite observar lugares distintos a los que se pueden apreciar por carretera, un ambiente mucho más natural y amigable, libre de contaminación y de estrés. Un documental que muestra el verdadero encanto que tiene esta ruta, plasmándolo desde lo cinematográfico.

### **5.1.1 Propuesta de fotografía**

A través de la fotografía se podrá mantener una estética creativa de la imagen y contribuir con la narrativa de la historia. La cámara en este proyecto, es una herramienta de registro de los acontecimientos que ocurren durante el rodaje, siendo la imagen la captura de la realidad.

Al realizar un documental, en ocasiones algunos de los hechos que suceden no son planificados, por tal motivo, por asuntos de dinamismo y libertad a la hora de grabar, se filmará la mayor parte de esta película a cámara en mano, en vez de una fija a un soporte. Esta cámara tendrá movimientos cuidados y controlados, simulando lo que piensa o hace el protagonista de la historia, partiendo desde una perspectiva subjetiva del mismo.

El valor de plano, las angulaciones y los movimientos de cámara, irán en relación con lo que se desee transmitir en la toma. Estos planos estarán compuestos mediante encuadres creativos, la regla de los tercios, yuxtaposición de objetos y profundidades de campo. Por ejemplo, planos con mayor profundidad de campo se los harán para mostrar entornos donde todo

debe estar enfocado como un paisaje, o planos generales que describen un espacio, y tomas con poca profundidad de campo para resaltar detalles de una persona u objeto, como puede ser una parte de la estructura del tren o la expresión facial del maquinista. La utilización de estos elementos se los realizará con el objetivo de crear composiciones y efectos visuales interesantes.

La mayoría de las filmaciones se las realizarán por la mañana para aprovechar las buenas condiciones climáticas. Por la cantidad de escenas en exteriores y por las condiciones de algunos lugares de filmación, la principal fuente de iluminación será la luz natural. En ocasiones se hará uso de rebotadores para controlar la dirección de los rayos del sol.

Las entrevistas en este documental mantendrán un mismo estilo. Constarán de poca profundidad de campo, luz natural y un mismo tipo de encuadre, donde la orientación del entrevistado estará hacia el lado derecho del encuadre. La mayoría de las veces, la angulación será al nivel de la mirada del entrevistado, utilizando planos medios y primeros planos.

### **5.1.2 Propuesta de sonido**

El sonido de las entrevistas, diálogos o de la voz en off, serán audios sin presencia de ruido. Algunos audios serán grabados como sonido directo y otros aparte, posteriormente en el montaje se podrán adicionar sonidos ambientales, efectos sonoros o música. El uso de música en algunas escenas, servirá para transmitir sensaciones como tranquilidad, frío o alegría, siendo un recurso que contribuye a reforzar lo que la imagen está mostrando. Habrá también efectos de sonidos que en ciertas partes podrán pasar inadvertidos, pero que en el fondo le darán fuerza a toda la escena, por ejemplo, en un paseo en bicicleta por un sendero, el cual estará compuesto por pequeños sonidos ambientales de la naturaleza.

La voz en off no siempre estará presente en el documental, a veces se intercalará con entrevistas y diálogos de los personajes. Esta narración será grabada en su mayoría aparte, luego será ensamblada en la etapa de montaje junto con sonidos ambientales, efectos sonoros, animaciones, tomas.

### **5.1.3 Propuesta de montaje**

En la etapa de montaje se organizará todo el material filmado, para luego reconstruir el guión del documental sobre la base de un criterio de las tomas visionadas y seleccionadas. Mediante el montaje se podrá reforzar la narrativa de la historia, dándole un orden o sentido a lo que se quiere transmitir en la película. Este documental, a través de un viaje en tren, mostrará las atracciones turísticas que tiene la ruta Quito – Boliche – Quito, empezando desde la locomotora, los vagones, las estaciones, la tripulación, hasta los distintos sitios turísticos que tiene esta ruta en cada una de sus paradas. El objetivo del protagonista desde el inicio de la película es encontrar esos lugares donde vivió su abuelo antes de morir, esto servirá como contrapunto de la historia.

En el documental, la continuidad de los planos es más libre en relación a la de ficción que debe estar sujeta a un guión técnico previamente establecido. El montaje en este proyecto irá acorde a la línea narrativa de la historia, teniendo como *raccord* el trayecto del viaje.

La duración de cada plano estará en relación a lo que se desee transmitir, lo que quiere decir, que pueden haber tomas que duren más que otras. Se mostrarán planos que describan la vida cotidiana de las comunidades que se encuentran en las paradas del tren, transmitiendo el encanto que tienen estos pueblos en detalles que pueden pasar inadvertidos o ser irrelevantes. En ocasiones, para conseguir el efecto del paso del tiempo, se realizarán *timelapses* a través de la captura de fotografías sobre un soporte fijo. Esta

técnica se la utilizará en paisajes y servirá también para transmitir sensaciones de tranquilidad.

La estructura general del documental, estará conformada en su mayoría por partes relacionadas al viaje, pero también habrá un bloque, en la mitad del video, donde se explicará la historia y el funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano, por medio de un material de archivo. Parte del montaje estará conformado por elementos visuales como fotografías del abuelo, videos de archivo del tren y animaciones 2D que acompañarán a la imagen y servirán para brindar información de manera más interactiva al documental.

El montaje para esta película estará diseñado de forma que lo que se desee mostrar no sea tan explícito entre la imagen y la voz en off, si no que a ratos también la imagen estando sola sugiera cosas de manera indirecta, donde la voz en off no lo explique todo. Planos que transmitan alegría, diversión, entretenimiento, paz, por cuanto este documental tiene un objetivo turístico.

## 5.2 Escaleta del documental

### 1. Estación Chimbacalle (introducción)

(Tomas del cuaderno de mi abuelo y fotografías antiguas de él).

1.1 Plano general de la Estación Chimbacalle.

1.2 Tomas a las locomotoras y vagones de la estación.

1.2.3 Planos detalles de la estructura de las locomotoras y vagones de la estación.

1.3 Tomas de las rieles del tren.

1.4 Toma al monumento a Eloy Alfaro.

1.4.1 Plano detalle de la placa del monumento a Eloy Alfaro.

1.5 Tomas del museo del tren.

1.5.1 Plano general del museo del tren.

1.5.2 Planos detalle de las piezas exhibidas en el museo.

1.6 Entrevista a miembros de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados.

1.6.1 Plano medio, Don Guido (presidente de esta organización).

1.6.2 Plano medio, José Andrade (ex-maquinista del tren).

### Parte Turística

1.7 Planos abiertos donde se observan a los turistas antes de abordar el tren.

1.7.1 Salas de espera.

1.7.2 Pasillos.

1.8 Tomas de la cafetería del tren.

1.8.1 Planos generales que describen las instalaciones de la cafetería.

1.8.2 Planos medios de los turistas degustando de la gastronomía que se ofrece en el sitio.

1.8.3 Planos detalle de la gastronomía.

1.9 Tomas de los turistas abordando el tren.

1.9.1 Planos medios de las impresiones que tienen los turistas antes de

subir al tren.

1.9.2 Pequeñas entrevistas a los pasajeros sobre las expectativas que tienen del viaje.

1.10 Tomas a la tripulación del tren antes de salir.

1.10.1 Tomas al maquinista.

1.10.2 Tomas a los brequeros.

1.10.3 Tomas a los guías.

1.10.4 Tomas a los motorizados.

1.11 Tomas de los interiores de los vagones con los turistas ya ubicados en sus asientos.

1.12 Tomas de exteriores de los vagones con los turistas.

1.13 Tomas del maquinista, brequeros y motorizados en sus respectivas posiciones, listos para partir.

#### Salida del tren

1.14 Tomas de los vagones.

1.14.1 Tomas del interior de los vagones con los pasajeros listos para empezar el viaje.

1.14.2 Tomas de exteriores de los vagones con pasajeros.

1.15 Plano general del tren, listo para salir.

1.16 Plano detalle del tablero electrónico de la estación, que indica las 8:15 am, hora de partida.

1.17 Plano detalle del tercer campanazo, que indica la partida del tren.

1.18 Plano general del tren moviéndose (lateral, frontal, de atrás).

Animación del trayecto Chimbacalle - Tambillo.

1.19 Tomas desde el interior de los vagones, a través de las ventanas, afuera personas despidiéndose del tren.

1.20 Tomas exteriores de personas despidiéndose del tren.

1.21 Tomas de los brequeros dando las primeras indicaciones al maquinista.

1.22 Tomas (Cámara Gopro) ubicada en la parte frontal del tren, filma el trayecto.

1.23 Plano general del tren mientras se aleja de la ciudad.

#### Trayecto: Chimbacalle - Tambillo

1. 24 Tomas del guía brindando información a los turistas.

1. 25 Tomas de los turistas interactuando con el guía.

1.26 Planos generales del paisaje que se aprecia por las ventanas del tren.

1.27 Planos generales del tren avanzando, saliendo de la ciudad, (de frente y laterales)

1.28 Tomas (Cámara Gopro) ubicada en la parte frontal del tren, filmando el trayecto.

1.29 Tomas de los brequeros dando indicaciones a la tripulación.

1.30 Tomas de los pasajeros disfrutando del viaje (tomando fotografías, riendo, conversando, etc.).

1.31 Planos generales del paisaje en relación al trayecto, filmados desde exteriores y otros desde las ventanas del tren.

(Tomas del cuaderno de mi abuelo y fotografías antiguas de él).

1.32 Tomas (Cámara Gopro) ubicada en la parte frontal del tren, filmando el trayecto.

1.33 Plano general del tren arribando a la Estación Tambillo.

1.34 Plano general del tren completamente detenido.

1.35 Toma desde el interior de los vagones, turistas listos para desembarcar.

1.36 Toma exterior, turistas bajando de los vagones.

## **2. Estación Tambillo**

2.1 Plano general de la Estación Tambillo.

2.2 Tomas de los turistas en la estación.



## 2.3 Tomas de la cafetería de la estación.

2.3.1 Planos generales de la cafetería.

2.3.2 Turistas degustando de la gastronomía.

2.3.3 Planos detalle de la gastronomía.

2.3.4 Entrevistas o testimonios de los turistas acerca de la comida de la estación.

2.3.5 Plano general de la estación con los turistas.

## Pueblo de Tambillo

## 2.4 Tomas del parque central de Tambillo.

2.4.1 Plano general del parque central de Tambillo.

2.4.2 Planos detalle de las bancas, piletas, plantas del parque.

## 2.5 Tomas donde se muestre moradores del pueblo.

## 2.6 Tomas de las calles y casas.

## 2.7 Tomas de la iglesia de Tambillo.

2.7.1 Plano general de la iglesia.

2.7.2 Planos detalle del interior de la iglesia.

2.8 Entrevista a Don Javier (morador de esta comunidad) acerca del paso del tren por este lugar años atrás y el impacto socioeconómico que tiene en la actualidad.

2.9 Entrevista a Neli y Rosita (moradoras de esta comunidad) acerca del paso del tren por este lugar años atrás y el impacto socioeconómico que tiene en la actualidad.

## 2.10 Tomas del barrio Tambillo Viejo.

2.10.1 Plano general de la calle.

2.10.2 Plano detalle del nombre de la calle "García Moreno".

2.10.3 Tomas del camino y de las casas antiguas del barrio

2.10.4 Planos detalle de las casas.

2.10.5 Tomas de los moradores del sector.

Animación, resumen de tambillo mediante fotos.

## Salida del Tren

2.12 Tomas de los turistas abordando el tren.

2.12.1 Plano general de los turistas subiendo al tren.

2.12.2 Tomas desde el interior de los vagones, turistas regresando a sus asientos.

2.13 Plano general del tren.

2.14 Toma del repique de las campanas de la estación.

2.15 Tomas de personas despidiéndose del tren.

2.16 Contra plano desde la ventana del tren.

2.16 Tomas de los brequeros dando indicaciones al maquinista para partir.

2.17 Toma del tren avanzando (parte frontal).

2.18 Tomas del tren avanzado (lateral).

Animación del trayecto Tambillo - Machachi

## Trayecto: Tambillo - Machachi

2.19 Tomas desde el interior de los vagones del tren.

2.19.1 Tomas de los turistas disfrutando del viaje ( tomando fotografías, riendo, conversando, etc.).

2.20 Tomas del guía dando información a los pasajeros.

2.21 Tomas de los pasajeros interactuando con lo que dice el guía.

2.22 Planos generales del tren avanzando.

Video del Tren Trasandino, relacionado con la historia del ferrocarril ecuatoriano, apoyado de entrevistas de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados.

2.24 Plano general del tren avanzando.

2.25 Tomas (Cámara Gopro) ubicada en la parte frontal del tren, filmando el trayecto.

(Tomas del cuaderno de mi abuelo y fotografías antiguas de él).

2.26 Tomas del paisaje, a través de las ventanas de los vagones.

2.27 Tomas de los turistas interactuando con el guía.

2.28 Tomas del guía dando información a los turistas.

2.29 Planos generales del tren avanzando (frontales, laterales), aproximándose a la Estación Machachi en Aloasí.

2.30 Tomas (Cámara Gopro) ubicada en la parte frontal del tren, filmando el trayecto.

2.31 Tomas de la llegada del tren a la Estación Machachi en Aloasí.

2.31.1 Planos generales (frontales, laterales ) de la llegada del tren.

2.32 Tomas de los turistas viendo a través de sus ventanas.

2.33 Plano general del tren disminuyendo la velocidad.

2.33.1 Plano detalle de las ruedas del tren deteniéndose.

2.34 Toma desde el interior de lo vagones, pasajeros alistándose a desembarcar.

2.35 Toma exterior de pasajeros bajándose del tren.

### **3 Estación Machachi**

3.1 Plano general de la Estación Machachi.

3.2 Tomas del baile folklórico y grupo musical.

3.2.1 Tomas a los integrantes del grupo musical.

3.2.2 Tomas del baile.

3.2.3 Tomas de los turistas participando del acto.

3.3 Tomas de la cafetería y de los turistas en la estación.

3.4 Entrevista al guía del tren (Diego Villavicencio) acerca del enfoque que tiene en la actualidad el Tren del Ecuador.

#### Pueblo de Aloasí

3.5 Tomas del parque central de Aloasí.

- 3.5.1 Plano general del parque central de Aloasí.
- 3.5.2 Planos detalle de las bancas, piletas, plantas y monumentos del parque.
- 3.6 Tomas de casas y calles.
- 3.7 Tomas de moradores de la comunidad.
- 3.8 Toma a la iglesia “Nuestra Señora de los Dolores”.
  - 3.8.1 Plano general de la Iglesia.
  - 3.8.2 Planos detalle de la iglesia.
- 3.9 Entrevista a Don Felix, (sacristán de la Iglesia) acerca del paso del tren en la antigüedad por Aloasí y su impacto socioeconómico que tiene actualmente.
- 3.10 Tomas de la Iglesia de San Cayetano.
  - 3.10.1 Plano general de la Iglesia.
  - 3.10.2 Planos detalle de la iglesia.
- 3.11 Tomas de más casas y calles empedradas en Aloasí.
- 3.12 Tomas de la hostería “La Granja - Estación”.
  - 3.12.1 Plano general de la fachada de la hostería.
  - 3.12.2 Tomas de las instalaciones de la hostería (comedor, pasillo, salas, habitaciones).
  - 3.12.3 Planos detalles de la decoración de la hostería.
  - 3.12.4 Entrevista a la Sra. Gladys (propietaria de la hostería).
  - 3.12.5 Tomas de los turistas conociendo a los animales de la granja.
  - 3.12.6 Tomas de varios animales de la granja.
  - 3.12.7 Planos generales de la granja.
- 3.13 Tomas de la hostería “El Papagayo”.
  - 3.13.1 Plano general de la fachada de la hostería.
  - 3.13.2 Tomas de las instalaciones de la hostería (comedor, pasillo, salas, habitaciones).
  - 3.13.3 Tomas de los animales de la granja.
  - 3.13.4 Tomas de los accesorios para practica de deportes de aventura, como: cascos, chalecos, monturas y bicicletas.
- 3.14 Entrevista a guía turístico acerca de la conservación de la flora y fauna de la zona.

3.15 Tomas de las actividades de aventura que se realizan por el sector de Aloasí.

3.15.1 Tomas de los turistas realizando paseos a caballo.

3.15.2 Tomas de los turistas realizando senderismo.

3.15.3 Tomas de los turistas realizando paseos en bicicleta por el Chaquiñán de Montaña cerca de Aloasí.

3.15.4 Planos generales del paisaje del bosque.

3.15.5 Planos detalle de la flora y fauna del bosque.

3.15.6 Entrevista a un turista acerca de que tal le pareció este sector para realizar deportes de aventura.

### Pueblo Machachi

3.16 Tomas del parque central de Machachi.

3.16.1 Plano general del parque.

3.16.2 Planos detalle de las bancas, piletas y monumento del parque.

3.17 Tomas de varias casas y calles de Machachi.

3.18 Tomas de los moradores de esta comunidad.

3.19 Tomas de la Iglesia de Machachi.

3.19.1 Plano general de la fachada de la Iglesia.

3.19.2 Tomas del interior de la iglesia.

3.19.3 Planos detalle de la infraestructura de la iglesia.

Animación, resumen de Machachi y Aloasí mediante fotos.

### Salida del tren

3.22 Plano general de la Estación Machachi nuevamente.

3.23 Toma de los turistas abordando nuevamente el tren.

3.24 Toma desde el interior del vagón, turistas regresando a sus asientos.

3.25 Toma de la tripulación del tren alistándose para partir.

3.26 Toma del repique de la campana de la estación.

3.27 Toma a través de las ventanas de los vagones mientras el tren empieza a moverse.

3.28 Plano general del tren avanzado (frontal y lateral).

Animación del trayecto, Machachi – El Boliche

Trayecto: Machachi- El Boliche

3.29 Tomas de paisajes a través de las ventanas del tren, donde se puede apreciar al Corazón, Los Ilinizas y el Cotopaxi.

3.30 Planos generales del paisaje en relación al trayecto, filmado desde exteriores.

3.31 Planos generales del tren avanzando.

3.32 Tomas (Cámara Gopro) ubicada en la parte frontal del tren, filmando el trayecto.

(Tomas del cuaderno de mi abuelo y fotografías antiguas de él).

3.33 Tomas de los turistas disfrutando del viaje.

3.34 Tomas del tren avanzando, (aproximación a la Estación El Boliche).

3.35. Tomas del paisaje de la zona desde las ventanas de los pasajeros (bosque de pinos).

3.36 Plano general del tren llegando a la estación.

3.37 Tomas (Cámara Gopro) ubicada en la parte frontal del tren.

3.38 Tomas del tren ya detenido.

3.39 Tomas desde el interior de los vagones.

3.40 Tomas de los pasajeros bajándose del tren.

3.41 Plano general de la Estación El Boliche.

## **4 Estación El Boliche**

4.1 Tomas del Área Recreacional El Boliche

4.1.1 Plano general de la entrada al área recreacional.

4.1.2 Plano general del bosque.

4.1.3 Plano general de los paisajes que se pueden apreciar desde los miradores que tiene esta área recreacional.

4.1.4 Tomas de los senderos que tienen los bosques.

4.1.5 Tomas de los turistas disfrutando de la naturaleza de la zona.

4.1.6 Tomas de la flora y fauna del lugar.

4.1.6.1 Planos detalles de plantas y animales de la zona.

4.2 Planos generales del volcán Cotopaxi (diferentes ángulos).

4.2.1 Plano general del volcán Cotopaxi (Timelapse).

(Tomas de la comunidad de Romerillos, su plaza central, casas, calles y su iglesia).

(Tomas de la escuela: patios, aulas, niños jugando).

#### Retorno del tren hasta la Estación Chimbacalle

4.3 Plano general del tren moviéndose (saliendo de la estación).

4.4 Tomas de personas despidiéndose del tren.

4.5 Plano general del tren (saliendo de la estación)

4.5.1 Plano general del tren contrapicado.

4.5.2 Plano general de tren, desde atrás.

### **5.3 Locaciones**

#### **Locación N° 1**

Locación N° 1: Estación Chimbacalle.

Dirección: Quilotoa s/n y Sangay.

Escenas a grabar: 1, 5.

Disponibilidad: La mañana.

Fecha de grabación: 1, 2 de mayo y 7 de junio.

Horario de grabación: 7:30 am – 10:30 am.

Cosas a tomar en cuenta: Presencia de miembros de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador.

#### **Locación N° 2**

Locación N° 2: Parroquia Tambillo.

Dirección: Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, a 40 minutos de Quito, vía Panamericana sur.

Escenas a grabar: 2, 5.

Disponibilidad: Todo el día, preferible la mañana.

Fecha de grabación: 3 de mayo.

Horario de grabación: 7:30 am – 09:00 am.

Cosas a tomar en cuenta: Seguridad al momento de filmar.

#### **Locación N° 3**

Locación N° 3.1: Parroquia Aloasí.

Dirección: Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, a 20 minutos de Tambillo, vía Panamericana sur.

Escenas a grabar: 3, 5.

Disponibilidad: Todo el día, preferible las mañanas.

Fecha de grabación: 3 de mayo.



Horario de grabación: 9:20 am – 02:30 pm.

Cosas a tomar en cuenta: Hosterías y deportes de aventura.

Locación N° 3.2: Parroquia Machachi.

Dirección: Cantón Mejía, Provincia de Pichincha, vía Panamericana sur.

Escenas a grabar: 3.

Disponibilidad: Todo el día, preferible las mañanas.

Fecha de grabación: 2 de mayo.

Horario de grabación: 02:00 pm – 03:15 pm.

Cosas a tomar en cuenta: Seguridad al momento de filmar.

#### **Locación N° 4**

Locación N° 4.1: Área Recreacional “El Boliche”.

Dirección: Área Protegida, entre las provincias de Pichincha y Cotopaxi, a 15 minutos de Machachi, vía Panamericana sur.

Escenas a grabar: 4, 5.

Disponibilidad: Todo el día, preferible las mañanas.

Fecha de grabación: 7 de junio.

Horario de grabación: 09:00 pm – 02:00 pm.

Cosas a tomar en cuenta: Estar pendiente de la salida del tren.

Locación N° 4.2: Romerillos.

Dirección: A 5 minutos del Área Recreacional “El Boliche”.

Escenas a grabar: 4.

Disponibilidad: Todo el día.

Fecha de grabación: 2 Mayo.

Horario de grabación: 12:00 pm – 01:00 pm.

Cosas a tomar en cuenta: Escuela de Romerillos.

**Locación N° 5**

Locación N° 5: Viaje en tren.

Dirección: Trayecto, Quito – Boliche – Quito.

Escenas a grabar: 5.

Disponibilidad: las 8 horas que dura todo el viaje.

Fecha de grabación: 1 de mayo, 7 de junio.

Horario de grabación: 7:30 am – 4:30 pm.

Cosas a tomar en cuenta: Filmar tanto el viaje desde el interior de los vagones como cada una de las paradas que realiza.

## 5.4 Desglose de producción

Tabla 1. Desarrollo del desglose de producción del documental.

Escena/s: 01 Estación Chimbacalle	
Sinopsis de la/s escena/s: Introducción del personaje, expectativas y objetivos que tiene el protagonista antes de realizar el viaje.	
Personajes:	Personajes: Protagonista.
	Extras: Turistas, tripulación del tren, guías turísticos, motorizados.
Locación: (Exteriores e Interiores - Día) Quito-Sur, Sector Chimbacalle - Estación Chimbacalle (pasillos, salas de espera, cafetería, museo, patio), tren (vagones, locomotora).	
Otros elementos a tomar en cuenta: Tren (locomotoras, vagones, rieles), monumento a Eloy Alfaro, piezas exhibidas en el museo, comida de la cafetería, tablero electrónico y campana de la estación.	Utilería: Cuadernos y fotografías antiguas de mi abuelo.
Sonido: Se utilizará un Boom (Shotgun) para grabar sonidos ambientales y en ocasiones un micrófono Lavadier (corbatero) para las entrevistas.	Efectos Visuales: Título del Documental. Animación 2D de la ruta, trayecto Estación Chimbacalle - Tambillo.

<p>Fotografía:</p> <p>La mayoría de las tomas serán desde la subjetividad del protagonista. Se realizarán planos generales para describir entornos, planos más cerrados para detalles puntuales de ciertas cosas y planos medios para entrevistas. Se hará cámara en mano (controlada) en la mayoría de las tomas.</p>	<p>Equipos de Cámara:</p> <p>Canon t4i, lentes serie L- Canon: 50mm, 18-135mm, Gopro Hero3+ accesorios de montaje, trípode.</p>
--	---

Escena/s: 02 Estación Tambillo – Parroquia Tambillo	
Sinopsis de la/s escena/s: El tren llega a la Estación Tambillo. El protagonista quiere conocer un poco más acerca de esta comunidad, recorre el barrio Tambillo Viejo y se encuentra con personas que antiguamente estuvieron vinculadas con el ferrocarril.	
Personajes:	<p>Personajes: Protagonista, Don Javier, Neli y Rosita (Moradores de Tambillo).</p> <p>Extras: Turistas, empleados de la estación, gente de Tambillo, tripulación del tren.</p>
<p>Locación: (Exteriores e Interiores - Día)</p> <p>Estación Tambillo (cafetería, patio), parque central, iglesia, barrio Tambillo Viejo.</p>	
<p>Otros elementos a tomar en cuenta:</p> <p>Detalles del tren, de las calles, casas antiguas y de la iglesia.</p>	<p>Utilería:</p>

<p><b>Sonido:</b> Se utilizará un Boom (Shotgun) para grabar sonidos ambientales y en ocasiones un micrófono Lavadrier (corbatero) para las entrevistas.</p>	<p><b>Efectos Visuales:</b> Animación 2D, resumen de Tambillo mediante fotos.  Animación 2D del trayecto Tambillo - Machachi.</p>
<p><b>Fotografía:</b> Realizar en ocasiones la filmación de planos “recurso”, con el fin de tener más material para escoger al momento del montaje.</p>	<p><b>Equipos de Cámara:</b> Canon t4i, lentes serie L- Canon: 50mm, 18-135mm, 500mm, Gopro Hero3+ accesorios de montaje, trípode.</p>

<p><b>Escena/s:</b> 03 Estación Machachi - Parroquia Aloasí</p>	
<p><b>Sinopsis de la/s escena/s:</b> El tren llega a la Estación Machachi. El protagonista aprovecha esta parada para conocer Aloasí y sus alrededores, y la ciudad de Machachi que se encuentra cerca.</p>	
<p><b>Personajes:</b></p>	<p>Personajes: Protagonista, Diego Villavicencio (guía turístico), Don Félix (sacristán de la Iglesia), Gladys (propietaria de la hostería “La Granja – Estación”).  Extras: Turistas, tripulación del tren, grupo musical, gente de las comunidades, deportistas.</p>
<p><b>Locación:</b> (Exteriores e interiores - Día) Aloasí: Estación Machachi (cafetería, patio), parque central, casas, calles, iglesia “Nuestra Señora de los Dolores” y “San Cayetano”, Hosterías “La Granja”, “La Estación” y “El Papagayo”, Bosque Umbría. Machachi: Parque central, iglesia, casas, calles.</p>	
<p><b>Otros elementos a tomar en cuenta:</b> Tren (vagones, rieles) campanas de la estación, detalles de las</p>	<p><b>Utilería:</b></p>

<p>iglesias y hosterías, accesorios de aventura.</p> <p>Realizar planos detalle de la flora y fauna del bosque.</p>	
<p>Sonido:</p> <p>Se utilizará un Boom (Shotgun) para grabar sonidos ambientales y en ocasiones un micrófono Lavadier (corbatero) para las entrevistas.</p>	<p>Efectos Visuales:</p> <p>Animación 2D, resumen de Aloasí y Machachi mediante fotos.</p>
<p>Fotografía:</p> <p>Realizar en ocasiones la filmación de planos “recurso” con el fin de tener más material para escoger, al momento del montaje.</p> <p>Para hacer tomas relacionadas con deportes de aventura, utilizar la cámara Gopro hero3 +, junta con sus monturas.</p> <p>Utilizar el lente 500mm para captar animales que se encuentren a una larga distancia.</p>	<p>Equipos de Cámara:</p> <p>Canon t4i, lentes serie L- Canon: 50mm, 18-135mm, 500mm, Gopro Hero3+ accesorios de montaje, trípode.</p> <p>Iluminación: rebotadores, 2 luces pequeñas a batería (Neewer),</p>

Escena/s: 04 Área Recreacional “El Boliche”	
Sinopsis de la/s escena/s: El protagonista encuentra ese lugar especial que su abuelo le había contado. Recorre la zona.	
Personajes:	<p>Personajes: Protagonista</p> <p>Extras: Turistas, tripulación del tren, guías turísticos, moradores de la zona, deportistas, guarda parques.</p>

<p>Locación: (Exteriores e Interiores - Día)</p> <p>Estación El Boliche, Área Recreacional “El Boliche”: bosque de Pinos, Volcán Cotopaxi, Romerillos</p>	
<p>Otros elementos a tomar en cuenta:</p> <p>Árboles, senderos, miradores, zonas de camping.</p>	<p>Utilería:</p> <p>Brújula, álbum de fotos y cuadernos de mi abuelo.</p>
<p>Sonido:</p> <p>Se utilizará un Boom (Shotgun) para grabar sonidos ambientales y en ocasiones un micrófono Lavadier (corbatero) para las entrevistas.</p>	<p>Efectos Visuales:</p>
<p>Fotografía:</p> <p>Se utilizará el lente 500mm para poder captar aves y animales a larga distancia.</p> <p>Se realizarán Time Lapses, aprovechando los paisajes que tiene el Área Recreacional “El Boliche”.</p> <p>Se harán tomas del volcán Cotopaxi, en distintos ángulos.</p>	<p>Equipos de Cámara:</p> <p>Canon t4i, lentes serie L- Canon: 50mm, 18-135mm, 500mm, Gopro Hero3+ accesorios de montaje, trípode.</p>
<p>Notas:</p> <p>Filmar todo el tiempo impresiones de los turistas durante el viaje.</p> <p>En ocasiones tomar fotografías de lo que se haya filmado, para luego incluirlas en la animación de fotos-resumen.</p> <p>No olvidar grabar la llegada del tren a las estaciones.</p>	

Se harán tomas de paso en la comunidad de Romerillos, filmando la escuela de esta comunidad.

Se necesitará un vehículo para poder movilizarse por el sector, con el fin de poder hacer tomas del volcán Cotopaxi desde diferentes ángulos.

Conversar antes con las personas que se las vaya a entrevistar, para que luego se sientan más cómodas con la cámara.

Revisar el estado de las baterías y memoria disponible de las tarjetas de las cámaras.

Escena/s: 05 Viaje, Trayectos: estación Chimbacalle – Tambillo, Tambillo – Machachi, Machachi – El Boliche.

Sinopsis de la/s escena/s: Viaje en tren... A medida que el tren se va alejando de la ciudad, van apareciendo nuevos paisaje. El tren pasa por varios lugares, hasta llegar a su última Estación El Boliche.

Personajes:	Personajes: Protagonista, Don Guido, José Andrade (Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador ).
	Extras: Turistas, tripulación del tren, guía turístico, motorizados, moradores de Tambillo, Aloasí y El Boliche.

Locación: (Exteriores e Interiores - Día)  
 Tren (interior vagones) y exterior avanzando, Tramos de la ruta Quito – Boliche - Quito.  
 Llegada y salida a las distintas estaciones que tiene esta ruta.

Otros elementos a tomar en cuenta: La iluminación dentro del tren.  El repique de las campanas de cada estación. Los paisajes que se pueden	Utilería: Brújula, cuadernos y fotografías antiguas de mi abuelo.
---	--



<p>apreciar desde las ventanas del vagón.</p>	
<p>Sonido: Se utilizará un Boom (Shotgun) para grabar sonidos ambientales y en ocasiones un micrófono Lavadier (corbatero) para las entrevistas.</p>	<p>Efectos Visuales: Video recurso - Tren Trasandino. Fotografías antiguas del ferrocarril.</p>
<p>Fotografía: Una cámara (Gopro Hero3+) estará ubicada en la parte de adelante del tren, la cual filmará el trayecto del mismo.  Para la toma donde aparece el protagonista, se puede utilizar un trípode, para tener mayor estabilidad. Ese plano puede durar varios minutos.</p>	<p>Equipos de Cámara: Canon t4i, lentes serie L- Canon: 50mm, 18-135mm, Gopro Hero3+ accesorios de montaje, trípode.  Iluminación: Rebotadores, 2 luces pequeñas a batería (Neewer).</p>
<p>Notas: En ciertas ocasiones tomar fotografías de lo que se haya filmado, para luego ponerlas en la animación de fotos-resumen.  Hacer uso de rebotadores en el interior de los vagones, en caso de que la iluminación natural no sea suficiente para lo que se desee grabar.  Contar con la ayuda de un “motorizado”, para poder hacer tomas de exteriores del tren mientras está avanzando.  Colocarle al guía del vagón un micro (corbatero) para grabar la información que transmite a los pasajeros durante el viaje.</p>	

Filmar todo el tiempo impresiones de los turistas.

Se necesitará un vehículo, para seguir el recorrido el tren y poder hacer tomas de exteriores del mismo avanzando.

Tener en cuenta los ejes de filmación.

## 5.5 Plan de rodaje

Tabla 2. Desarrollo del plan de rodaje del documental.

Jueves 1, 12 de Mayo y Sábado 7 de Junio					
H. Inicial	H. Final	Actividad	Escena	Personajes	Locaciones
6:00	7:00	Traslado de crew y equipos			Casa Daniel- Estación Chimbacalle
7:00	7:15	Alistar equipos			Estación Chimbacalle
7:15	8:15	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos	
8:15	9:00	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos	Trayecto: Chimbacalle- Tambillo
9:00	9:15	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos, moradores	Estación Tambillo
9:15	10:00	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos	Trayecto: Tambillo- Machachi
10:00	10:45	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos, moradores	Estación Machachi

10:45	12:00	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos	Trayecto: Machachi-El Boliche
12:00	12:20	Almuerzo			
12:20	14:00	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, guías turísticos, moradores	Estación El Boliche  Área Recreacional El Boliche
14:00	16:00	rodaje	5 Viaje (interior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos	Viaje de regreso
16:00	17:00	Traslado de crew y equipos			Estación Chimbacalle- Casa Daniel

Viernes 2 de Mayo					
H. Inicial	H. Final	Actividad	Escena	Personajes	Locaciones
7:45	8:50	Traslado de crew y equipos			Casa Daniel- Estación Chimbacalle
8:50	9:00	Alistar equipos			Estación Chimbacalle
9:00	10:30	rodaje	1 Estación Chimbacalle	Jubilados del tren (Guido y José)	Estación Chimbacalle
10:30	12:00	Traslado de crew y equipos			Estación Chimbacalle -Romerillos

12:00	13:00	rodaje	4 Área Recreacional "El Boliche"	Niños	Escuela en Romerillos
13:00	13:30	almuerzo			
13:30	14:00	Traslado de crew y equipos			Romerillos- Machachi
14:00	15:15	rodaje	3 Aloasí	Moradores	Machachi: Iglesia
15:15	16:45	Traslado de crew y equipos			Machachi- Casa Daniel

Sábado 3 de Mayo					
H. Inicial	H. Final	Actividad	Escena	Personajes	Locaciones
6:10	7:20	Traslado de crew y equipos			Casa Daniel- Tambillo
7:20	7:30	Alistar equipos			barrio Tambillo Viejo
7:30	9:00	rodaje	2 Tambillo	Moradores	
9:00	9:20	Traslado de crew y equipos			Tambillo- Aloasí
9:20	12:30	rodaje	3 Aloasí	Turistas, moradores	Aloasí: Hosterías
12:30	13:00	almuerzo			
13:00	14:30	rodaje	3 Aloasí	Moradores, deportistas	Bosque Umbría "Chaquiñan de montaña"
14:30	16:00	Traslado de crew y equipos			Aloasí- Casa de

					Daniel
--	--	--	--	--	--------

Domingo 4 de Mayo					
H. Inicial	H. Final	Actividad	Escena	Personajes	Locaciones
6:00	7:00	Traslado de crew y equipos			Casa Daniel- Estación Chimbacalle
7:00	7:15	Alistar equipos			Estación Chimbacalle
7:15	8:15	rodaje	1 Estación Chimbacalle	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos. (salida del tren)	
8:15	9:00	rodaje	5 Viaje (exterior tren)	Tomas del tren avanzando, arribo a Tambillo	Trayecto: Chimbacalle- Tambillo
9:00	9:15	rodaje	5 Viaje (exterior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos. (salida de la estación)	Estación Tambillo
9:15	10:00	rodaje	5 Viaje (exterior tren)	Tomas del tren avanzando, arribo a la Estación Machachi	Trayecto: Tambillo- Aloasí

10:00	10:45	rodaje	5 Viaje (exterior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos. (salida de la estación)	Estación Machachi
10:45	12:00	rodaje	5 Viaje (exterior tren)	Tomas del tren avanzando, arribo a El Boliche	Trayecto: Aloasí-El Boliche
12:00	13:30	Almuerzo			
13:30	14:00	rodaje	5 Viaje (exterior tren)	Turistas, tripulación del tren, guías turísticos. (salida de la estación)	Estación El Boliche
14:00	16:30	rodaje	5 Viaje (exterior tren)	Tomas del tren avanzando	Viaje de regreso
16:30	17:00	Traslado de crew y equipos			Estación Chimbacalle- Casa Daniel

## 5.6 Guión de montaje

Tabla 3. Desarrollo del guión de montaje del documental.

ESC	I/D	LOCACIÓN	PLANO	MOVIMIENTO	VALOR DE PLANO	ACCIÓN	SONIDO
1	E/D	Estación Chimbacalle	1	Cámara en mano	PG	Descripción del entorno, (cielo de Quito)	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.1	Cámara en mano	PG	Antiguos vagones de la estación	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.2	Cámara en mano	PD	Partes de la antigua locomotora	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.3	Cámara en mano	PD	Campana de la estación	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.4	Cámara en mano	PP	Antigua locomotora	Ambiente
Título del documental : Impresiones de un viaje en tren							
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.5	Cámara en mano	PG	Turistas llegando a la estación	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.6	Cámara en mano	PD	Artesanías que se venden en la estación	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.7	Cámara en mano	PM	Turistas tomándose fotos	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.8	Cámara en mano	PM	Turistas conversando sobre el viaje	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.9	Cámara en mano	PGC	Primeras reacciones de los turistas (esperando al tren)	Ambiente
1	I/D	Estación Chimbacalle	1.10	Cámara en mano	PGC	Turistas se sienten molestos porque no llega el tren (sala de espera)	Ambiente
1	I/D	Estación Chimbacalle	1.11	Cámara en mano	PM	Impresiones de turistas molestos porque no llega el tren (sala de espera)	Ambiente
1	I/D	Estación Chimbacalle	1.12	Cámara en mano	PP	Impresiones de turistas molestos	Ambiente
1	I/D	Estación Chimbacalle	1.13	Cámara en mano	PD	Manos de un turista impaciente	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.14	Cámara en mano	PG	Tren llegando a la estación	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.15	Cámara en mano	PD	Vagones del tren arribando	Ambiente
1	I/D	Estación Chimbacalle	1.16	Cámara en mano	PM	Guías informan a los turistas que llegó el tren (Sala de espera)	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.17	Cámara en mano	PM	Turistas ingresando a sus respectivos vagones	Ambiente
1	E/D	Estación Chimbacalle	1.18	Cámara en mano	PP	Maquinista listo para empezar el viaje	Ambiente
1	I/D	Estación Chimbacalle	1.19	Cámara en mano	PG	Tren saliendo de la estación (desde la ventana de un vagón)	Ambiente
ANIMACION RUTA- PRIMERA PARADA ESTACIÓN TAMBILLO							



ESC	I / D	LOCACIÓN	PLANO	MOVIMIENTO	VALOR DE PLANO	ACCIÓN	SONIDO
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2	Cámara en mano	PP	Primeras indicaciones del guía hacia los turistas (vagón)	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.1	Cámara en mano	PG	Casas que se aprecian a través de las ventanas del vagón	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.2	Cámara en mano	PP	Primeras impresiones de los pasajeros sobre el viaje	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.3	Cámara en mano	PP	Niño observa el paisaje de la zona	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.4	Cámara en mano	PG	Locomotora avanzando (vista desde la ventana)	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.5	Cámara en mano	PG	Turistas que van en el vagón	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.6	Cámara en mano	PGC	Plano subjetivo de lo que observa un turista por la ventana	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.7	Cámara en mano	PD	Manos, brújula	Ambiente
2	E/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.8	Cámara en mano	PG	Tren aproximándose a la Estación Tambillo (vista del tren desde exteriores)	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.9	Cámara en mano	PA	Brequero dando indicaciones para que el tren disminuya la velocidad	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.10	Cámara en mano	PD	Detalle de una parte del vagón	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.11	Cámara en mano	PGC	Turistas alistándose para bajar del tren	Ambiente
2	I/D	Trayecto (Chimbacalle - Tambillo)	2.12	Cámara en mano	PM	Turistas bajando del vagón	Ambiente

ESC	I / D	LOCACIÓN	PLANO	MOVIMIENTO	VALOR DE PLANO	ACCIÓN	SONIDO
3	E/D	Estación Tambillo	3	Cámara en mano	PG	Turistas interactuando en la estación	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.1	Cámara en mano	PG	Parque central	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.2	Cámara en mano	PG	Personas caminando por el parque	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.3	Cámara en mano	PD	Letrero, Calle García Moreno	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.4	Cámara en mano	PGC	Señora asomada a la ventana (barrio Tambillo Viejo)	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.5	Cámara en mano	PG	Calle (barrio Tambillo Viejo)	Ambiente

3	E/D	Tambillo	3.6	Cámara en mano	PD	Ventana de una casa (barrio Tambillo Viejo)	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.7	Cámara en mano	PG	Calle (barrio Tambillo Viejo)	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.8	Cámara en mano	PA	Anciano caminando (barrio Tambillo Viejo)	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.9	Cámara en mano	PG	Señora caminando por las rieles del tren (barrio Tambillo Viejo)	Ambiente
3	E/D	Tambillo	3.10	Cámara en mano	PG	Niño corriendo a ver pasar el tren	Ambiente
ANIMACIÓN- RESUMEN FOTOS TAMBILLO							

ESC	I/D	LOCACIÓN	PLANO	MOVIMIENTO	VALOR DE PLANO	ACCIÓN	SONIDO
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4	Cámara en mano	PG	Pasajeros regresando a sus asientos	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.1	Cámara en mano	PG	Tren listo para salir (vista desde la ventana del vagón)	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.2	Cámara en mano	PG	Gente despidiéndose del tren (vista desde la ventana del vagón)	Ambiente
ANIMACIÓN RUTA - SEGUNDA PARADA ESTACIÓN MACHACHI							
4	E/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.4	Cámara en mano	PG	Tren avanzando (vista del tren desde exteriores)	Ambiente
4	E/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.5	Toma Gopro	PG	Tren avanzando (vista desde la parte frontal de la locomotora)	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.6	Cámara en mano	PD	Turista leyendo (vagón)	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.7	Cámara en mano	PP	Señora viendo por la ventana (vagón)	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.8	Cámara en mano	PG	Tren avanzando (vista desde la ventana del vagón)	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.9	Cámara en mano	PGC	Plano subjetivo de lo que observa un turista por la ventana	Ambiente
HISTORIA DEL FERROCARRIL ECUATORIANO							

4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.11	Cámara en mano	PGM	Plano subjetivo de lo que observa un turista por la ventana	Ambiente
4	E/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.12	Cámara en mano	PGL	Vista del tren a lo lejos	Ambiente
4	E/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.13	Cámara en mano	PG	Tren avanzando (vista del tren desde exteriores)	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.14	Cámara en mano	PG	Pasajeros del vagón	Ambiente
4	I/D	Trayecto (Tambillo - Machachi)	4.15	Cámara en mano	PG	Tren aproximándose a la Estación Machachi (vista desde la ventana del vagón)	Ambiente

ESC	I / D	LOCACIÓN	PLANO	MOVIMIENTO	VALOR DE PLANO	ACCIÓN	SONIDO
5	E/D	Estación Machachi	5	Cámara en mano	PG	Musicos Tocando	Ambiente
5	E/D	Estación Machachi	5.1	Cámara en mano	PM	Bailarinas	Ambiente
5	I/D	Estación Machachi	5.2	Cámara en mano	PGC	Turistas desembarcando de los vagones (vista desde la ventana del vagon)	Ambiente
5	E/D	Estación Machachi	5.3	Cámara en mano	PG	Turistas en la estación	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.4	Cámara en mano	PGL	Parque central	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.5	Cámara en mano	PD	Pileta, (parque central)	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.6	Cámara en mano	PG	Redondel de Aloasí (Inicio de procesión)	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.7	Cámara en mano	PG	Feligreses acompañando la procesión religiosa	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.8	Cámara en mano	PG	Feligreses acompañando a la procesión	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.9	Cámara en mano	PM	Feligreses entrando a la iglesia	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.10	Cámara en mano	PG	Misa de Semana Santa (iglesia de Aloasí)	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.11	Cámara en mano	PGC	Feligreses escuchando la misa	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.12	Cámara en mano	PGC	Feligreses comulgando	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.13	Cámara en mano	PGC	Feligreses saliendo de la iglesia	Ambiente

5	E/D	Aloasí	5.14	Cámara en mano	PD	Sombrero de una moradora	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.15	Cámara en mano	PD	Adorno, (Hostería Granja - Estación)	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.16	Cámara en mano	PGL	Entrada a la Hostería Granja - Estación	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.17	Cámara en mano	PM	Entrevista (Gladys Revelo)	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.18	Cámara en mano	PG	La granja (vista a través de una ventana)	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.19	Cámara en mano	PP	Patos de la granja	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.20	Cámara en mano	PP	Avestruz de la granja	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.21	Cámara en mano	PGC	Cabra de la granja	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.22	Cámara en mano	PG	Turistas conociendo la hostería mediante un paseo a carroza	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.23	Cámara en mano	PG	Turistas caminando por las áreas verdes que tiene la hostería	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.24	Cámara en mano	PP	Cabras de la granja jugando	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.25	Cámara en mano	PP	Cabras de la granja jugando	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.26	Cámara en mano	PM	Entrevista (Samuel Lara)	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.27	Cámara en mano	PG	Niños jugando por las instalaciones de la hostería	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.28	Cámara en mano	PM	Niños jugando dentro de las instalaciones de la hostería	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.29	Cámara en mano	PM	Niño jugando en la granja de la hostería	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.30	Cámara en mano	PM	Entrevista (Samuel Lara)	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.31	Cámara en mano	PD	Ramas de un árbol	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.32	Cámara en mano	PD	Rieles del tren	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.33	Cámara en mano	PD	Tornillo de las rieles del tren	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.34	Cámara en mano	PGL	Competencia deportiva	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.35	Cámara en mano	PM	Deportistas calentando	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.36	Cámara en mano	PM	Impresiones de los corredores antes de salir	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.37	Cámara en mano	PGL	Timelapse (antes de comenzar la competencia)	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.38	Cámara en mano	PG	Competidores corriendo	Ambiente
5	I/D	Aloasí	5.39	Cámara en mano	PG	Competidores corriendo	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.40	Cámara en mano	PGL	Competidores saliendo del punto de partida	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.41	Cámara en mano	PGL	Grupo de ciclistas pasando por las rieles del tren	Ambiente

5	E/D	Aloasí	5.42	Cámara en mano	PG	Ciclistas pasando a lado del tren	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.43	Cámara en mano	PG	Ciclistas pasando cerca de la Estación Machachi	Ambiente
5	E/D	Aloasí	5.44	Cámara en mano	GPG	Volcán Corazón	Ambiente
5	E/D	Machachi	5.45	Cámara en mano	PD	Hojas de un árbol	Ambiente
5	E/D	Machachi	5.46	Cámara en mano	PM	Anciano caminando	Ambiente
5	E/D	Machachi	5.47	Cámara en mano	PD	Torre 1 de la catedral de Machachi	Ambiente
5	E/D	Machachi	5.48	Cámara en mano	PD	Techo de la catedral de Machachi	Ambiente
5	E/D	Machachi	5.49	Cámara en mano	PG	Catedral de Machachi	Ambiente
ANIMACIÓN- RESUMEN FOTOS ALOASÍ - MACHACHI							

ESC	I/D	LOCACIÓN	PLANO	MOVIMIENTO	VALOR DE PLANO	ACCIÓN	SONIDO
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6	Cámara en mano	PG	Tren saliendo de la Estación Machachi (vista desde la ventana del vagón)	Ambiente
6	E/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.1	Cámara en mano	PG	Tren avanzando (vista desde las rieles)	Ambiente
ANIMACIÓN RUTA - ÚLTIMA PARADA ESTACIÓN EL BOLICHE							
6	E/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.3	Cámara en mano	PG	Tren avanzando (vista del tren desde exteriores)	Ambiente
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.4	Cámara en mano	PGL	Ciclistas saludando el paso del tren (vista desde la ventana del vagón)	Ambiente
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.5	Cámara en mano	PD	Brújula	Ambiente
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.6	Cámara en mano	PP	Niño apreciando el paisaje de la zona	Ambiente
6	E/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.7	Cámara en mano	GPG	Tren llegando al bosque de pinos (vista del tren desde exteriores)	Ambiente
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.8	Cámara en mano	PGC	Plano subjetivo de lo que observa un turista por la ventana	Ambiente
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.9	Cámara en mano	PD	Pasajero comiendo bocaditos	Ambiente
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.10	Cámara en mano	PP	Pasajero viendo el paisaje	Ambiente
6	I/D	Trayecto (Machachi - El Boliche)	6.11	Cámara en mano	PGC	Plano subjetivo de un turista que observa la llegada del tren	Ambiente

ESC	I / D	LOCACIÓN	PLANO	MOVIMIENTO	VALOR DE PLANO	ACCIÓN	SONIDO
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7	Cámara en mano	GPG	Entrada al Área Recreacional El Boliche	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.1	Cámara en mano	PD	Letreros de senderos	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.2	Cámara en mano	PD	Telaraña, naturaleza	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.3	Cámara en mano	PD	Hoja, naturaleza	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.4	Cámara en mano	PD	Pequeño riachuelo, naturaleza	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.5	Cámara en mano	PD	Burbujas, naturaleza	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.6	Cámara en mano	PGL	Bosque de pinos, (Área Recreacional El Boliche)	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.7	Cámara en mano	PGC	Pareja de gavilanes	Ambiente
7	E/D	Reserva Cotopaxi	7.8	Cámara en mano	GPG	Pradera, caballos comienzo	Ambiente
7	E/D	Reserva Cotopaxi	7.9	Cámara en mano	PD	Pájaro caminando por el monte	Ambiente
7	E/D	Reserva Cotopaxi	7.10	Cámara en mano	PGC	Pájaro recolectando alimento	Ambiente
7	E/D	Reserva Cotopaxi	7.11	Cámara en mano	PD	Insecto en una rama	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.11	Cámara en mano	PG	Casa abandonada	Ambiente
7	E/D	Área Recreacional El Boliche	7.12	Cámara en mano	GPG	Bosque de pinos (Área Recreacional El Boliche)	Ambiente
7	E/D	Romerillos	7.13	Cámara en mano	PD	Columpios moviendose	Ambiente
7	E/D	Romerillos	7.14	Cámara en mano	PG	Niños jugando	Ambiente
7	E/D	Romerillos	7.15	Cámara en mano	PGC	Niños comiendo en el recreo	Ambiente
7	I/D	Romerillos	7.16	Cámara en mano	PM	Niños recibiendo clases	Ambiente
7	E/D	Romerillos	7.17	Cámara en mano	PM	Profesora escribiendo en el pizarrón	Ambiente
7	E/D	Romerillos	7.18	Cámara en mano	PM	Niño atendiendo la clase	Ambiente
7	E/D	Estación El Boliche	7.19	Cámara en mano	PG	Pasajeros subiendo a sus respectivos vagones	Ambiente

7	E/D	Estación El Boliche	7.20	Cámara en mano	PD	Humo de la locomotora (tren listo para salir)	Ambiente
7	I/D	Estación El Boliche	7.21	Cámara en mano	PGL	Tren arrancando (vista desde el interior del vagón)	Ambiente
7	I/D	Retorno	7.22	Cámara en mano	PD	Luz desenfocada que se observa a través de la ventana del vagón	Ambiente
7	E/D	Retorno	7.23	Cámara en mano	GPG	Tren se va alejando (vista desde exteriores)	Ambiente
7	E/D	Retorno	7.24	Cámara en mano	PD	Tren avanzando (vista desde las rieles hacia el cielo)	Ambiente
7	E/D	Retorno	7.25	Cámara en mano	GPG	Morador del sector se queda viendo el paso del tren	Ambiente
Créditos							

## 5.7 Voz en off

Estación Chimbacalle

NARRADOR (V.O.)

### Intro

Pocos meses antes de morir él, pasábamos mucho tiempo juntos. Me contaba historias de su vida, pero a pesar que compartimos tanto tiempo, hay preguntas que me hubiese gustado hacerle.

### Título del Documental: “Impresiones de un viaje en tren”

El gusano de acero, como él lo llamaba, ha sido restaurado...

El tren en sus épocas doradas, facilitó la comunicación entre las distintas regiones y poblaciones por donde pasaba. Era utilizado diariamente por cientos de personas.

Nunca había viajado en un ferrocarril, al tren solo lo conocía a través de películas e historias, pero tengo la expectativa que este viaje va a ser interesante.

### Problema – Imprevisto del tren

Poco antes de la hora de salida, he escuchado que la locomotora iba a tener un pequeño retraso, por controles de seguridad.

Nadie sabía exactamente que era lo que pasaba y cuanto tiempo se iba a demorar, solo se limitaban a esperar...



### Llegada tren

La tripulación del tren está conformada por dos maquinistas, quienes son los encargados del manejo, cuatro brequeros que ayudan a controlar el tren, ubicados entre los vagones y un guía turístico por cada vagón.

Mi viaje empieza aquí....

Animación Ruta: La primera parada, será la Estación Tambillo

### Trayecto: Chimbacalle - Tambillo

Poco a poco nos vamos alejando de la ciudad, van desapareciendo los edificios y casas, y van apareciendo paisajes campestres, diferentes a los de las carreteras normalmente utilizadas.

### Toma Brújula

Días antes de fallecer, él me regaló su brújula, la misma que siempre llevaba para orientarse.

Tratar de encontrar ese lugar donde vivió, siendo feliz, haciendo lo que le gustaba, es parte de este viaje.

### Llega tren a Tambillo

### Estación Tambillo

Aquí en la Estación, los turistas son calurosamente recibidos por la gente del lugar y pueden degustar de la gastronomía que se ofrece.

Cerca a la Estación, está el pueblo de Tambillo

## Tambillo

Tambillo es una parroquia acogedora, que en las épocas doradas del ferrocarril, tuvo bastante protagonismo. Hoy ha quedado un poco olvidada, el paso del tiempo se lo puede ver en sus calles y casas.

Cuenta la historia que en el barrio Tambillo Viejo, descansaron importantes miembros de la cultura Inca, antes de ingresar al Reino de los Quitus.

Actualmente, su población vive con el ruido del tráfico, de la carretera Panamericana que pasa por el pueblo. Muchos de ellos desearían, que algún día el ferrocarril vuelva a reactivar el turismo y el comercio como era años atrás.

## Animación fotos-resumen

Animación ruta: La siguiente parada, será la Estación Machachi.

## Trayecto: Tambillo - Machachi

Toma cuaderno

Leyendo uno de sus cuadernos, pude encontrar que él vivía y trabajaba en una escuela ubicada cerca a la línea férrea. Varios de sus escritos, hacen referencia a como él enseñaba en sus clases.

## Historia del Tren

### De regreso de la historia

Los trenes son tan imponentes como las montañas, su paso a través de los campos es simplemente majestuoso y nunca pasan desapercibidos.

### Llegada a la Estación Machachi.

Luego de aproximadamente una hora de viaje, el tren llega a la Estación Machachi.

Los turistas pueden percibir un ambiente festivo, lleno de colores y sonidos propios de la región Andina.

### Aloasí

Aloasí es una parroquia ubicada en las faldas del volcán Corazón, al ser una población pequeña, la gente se conoce y vive tranquila, sin la prisa ni el estrés de la gran ciudad.

En las fiestas populares, salen a relucir sus tradiciones y costumbres, es un pueblo de raíces católicas.

La celebración del Domingo de Ramos, es una procesión que congrega a muchos fieles de todas partes.

Pero Aloasí no es solo conocido por la cultura que tiene su gente, sino por su clima, ambientes campestres, ausencia de ruido. Esto ha hecho que con el pasar del tiempo surjan varias haciendas y que esta zona sea muy turística.

### Hosterías

### Carrera

En Aloasí existe un sendero conocido como “El Chaquiñán de montaña”, el cual es ideal para excursiones, caminatas, ciclismo y deportes de aventura.

## Naturaleza

Tal vez él encontró la felicidad en el campo, lejos de la ciudad, rodeado de un ambiente lleno de elementos invisibles para muchos, pero que para él eran significativos.

## Animación Fotos - Resumen

Animación ruta: La última parada del viaje será la Estación El Boliche

## Trayecto: Machachi – El Boliche

La vida es como un viaje en tren, donde nuestro destino es una estación, la cual no conocemos y no podremos saber que pasará, hasta que lleguemos.

## Toma Brújula

La brújula que él me dio, aunque ya este desgastada por los años de uso, me ha servido de pretexto para realizar este viaje y poder conocer estos atractivos lugares.

## Avanza tren

A medida que el tren avanza, van apareciendo nuevos paisajes, poco a poco el tren asciende y asoma un bosque de pinos, el cual nos dá la señal que estamos próximos a llegar.

## Llegada a la Estación El Boliche

## Naturaleza

¡Qué alegría!. El tren llegó al Boliche, valió la pena el viaje. Aquí se puede respirar aire puro y disfrutar de las sensaciones de paz, tranquilidad, libertad, que nos produce la naturaleza de este lugar. Ojalá se cuide esto para el bien de todos.

### Tomas Escuela

Cerca de la Estación el Boliche, está el poblado de Romerillos. Aquí encontré la escuela donde posiblemente él trabajó. Todo debe estar muy cambiado, al ver estas aulas, me imagino a él dando una clase, haciendo lo que le gustaba.

### Regreso a la Estación

Ha sido un día inolvidable, este viaje fue muy especial para mí. Me ha permitido conocer el funcionamiento y la historia del tren, las tradiciones y costumbres de los pueblos, disfrutar de la naturaleza y de maravillosos paisajes.

Que bueno que el ferrocarril haya sido rehabilitado y este funcionando, llevando nuevamente la alegría, el encanto, el turismo y el comercio a los pueblos.

Esta es una excelente oportunidad de hacer turismo desde Quito, que debería ser más conocida y aprovechada por los ecuatorianos.

## 5.8 Presupuesto

Tabla 4. Presupuesto detallado del documental.

## PRESUPUESTO DETALLADO

PROYECTO : Documental Turístico, Ruta del tren Quito- Boliche- Quito
--

	Cantidad	Unidad	Precio/U	Subtotal	Total cuenta
<b>1. DESARROLLO</b>					
1.1 <b>Guión</b>					\$53.00
1.1.1 Escaleta y/o guión	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
1.1.2 Materiales de investigación	4	Libros, internet	10	\$40.00	
1.1.3 Derechos sobre el guión	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
1.1.4 Registro del guión	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
1.1.5 Fotocopias	200	Copias	0.05	\$10.00	
1.1.6 Material de archivo	1	Video Tren Trasandino	3	\$3.00	
1.2 <b>Investigación</b>					\$247.50
1.2.1 Transporte	4	Viajes en tren	25	\$100.00	
1.2.2 Alojamiento	0		0	\$0.00	
1.2.3 Alimentación	8	Almuerzos	10	\$80.00	
1.2.4 Derechos de filmación	1	Derechos de imagen del tren	90	\$90.00	
1.2.5 Otros gastos	7	Taxis	3	\$17.50	
<b>SUBTOTAL DESARROLLO</b>					\$300.50
<b>IMPUESTOS</b>					0.12
<b>TOTAL DESARROLLO</b>					\$336.56

	Cantidad	Unidad	Precio/U	Subtotal	Total cuenta
<b>2. PRODUCCIÓN :</b>					
2.1 <b>Gastos generales</b>					\$47.50
2.1.2 Materiales de oficina	10	Suministros	3	\$30.00	
2.1.3 Teléfono	100	costo/minuto	0.10	\$10.00	
2.1.4 Impresiones	50	Impresión, Hojas	0.15	\$7.50	
2.2 <b>Honorarios Producción</b>					\$0.00
2.2.1 Productor	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
2.2.2 1er. Asistente de producción	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
2.3 <b>Honorarios Dirección</b>					\$0.00
2.3.1 Director	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
2.3.2 Asistente de dirección	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
2.4 <b>Fotografía</b>					\$0.00
2.4.1 Director de Fotografía	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
2.4.2 Asistente de cámara	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
2.4.3 Cámara	1	Canon T5i, Go Pro Hero3+ (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.4.5 Iluminación	3	Luces lkan, extensiones (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.4.6 Óptica de Video	4	18-135 mm, 50mm, 500mm, 80mm (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.4.7 Trípode	1	Manfrotto 055XDB (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.4.8 Suministros	2	Baterías Canon (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.5 <b>Sonido</b>					\$16.00
2.5.1 Sonidista	1	Por Proyecto	0	\$0.00	
2.5.2 Micrófonos	3	Boom, Corbatero, Tascam (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.5.3 Suministros	8	Pilas (Por proyecto)	2	\$16.00	
2.6 <b>Transporte</b>					\$136.25
2.6.1 Carro de producción/ Movilización	0	Automovil (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.6.2 Boletos del tren	4	Boletos del Tren (Por 2 días de viaje)	25	\$100.00	
2.6.3 Gasolina	25	Galones (Por proyecto)	1.45	\$36.25	
2.7 <b>Estadía</b>					\$0.00
2.7.1 Estadía equipo de producción	0	Por proyecto	0	\$0.00	
2.8 <b>Alimentación</b>					\$120.00
2.8.1 Alimentación	12	Almuerzos (Por proyecto)	10	\$120.00	
2.9 <b>Material de rodaje</b>					\$65.00
2.9.1 Discos duros	1	1TB Toshiba (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.9.2 Suministros	2	cartuchos para impresora (Por proyecto)	25	\$50.00	
2.9.3 Memorias	2	Tarjetas SanDisk Extreme 32GB (Por proyecto)	0	\$0.00	
2.9.4 Otros gastos	15	Propinas, peajes	1	\$15.00	
<b>SUBTOTAL PRODUCCIÓN</b>					\$384.75
<b>IMPUESTOS</b>					0.12
<b>TOTAL DE PRODUCCIÓN</b>					\$430.92

	Cantidad	Unidad	Precio/U	Subtotal	Total cuenta
<b>3. POSTPRODUCCIÓN :</b>					
3.1 <b>Edición de imagen</b>					\$0.00
3.1.1 Editor	1	Por proyecto	0	\$0.00	
3.1.4 Efectos digitales	1	Por proyecto	0	\$0.00	
3.2 <b>Postproducción de Imagen</b>					\$0.00
3.2.2 Corrección de color	1	Por proyecto	0	\$0.00	
3.2.4 Gráfica y/o animaciones	1	Por proyecto	0	\$0.00	
3.3 <b>Postproducción de Sonido</b>					\$0.00
3.3.1 Diseño de sonido	1	Por proyecto	0	\$0.00	
3.3.3 Locutor	1	Por proyecto	0	\$0.00	
3.3.4 Mezcla Final	1	Por proyecto	0	\$0.00	
3.4 <b>Música</b>					\$0.00
3.4.4 Derechos de autor (compra)	1	Canciones (Efectos sonoros)	0	\$0.00	
<b>SUBTOTAL POSTPRODUCCIÓN</b>					\$0.00
<b>IMPUESTOS</b>					0.12
<b>TOTAL DE POSTPRODUCCIÓN</b>					\$0.12

<b>TOTAL DESARROLLO:</b>	\$336.56
<b>TOTAL PRODUCCIÓN:</b>	\$430.92
<b>TOTAL POSTPRODUCCIÓN:</b>	\$0.12
<b>GRAN TOTAL:</b>	\$767.60

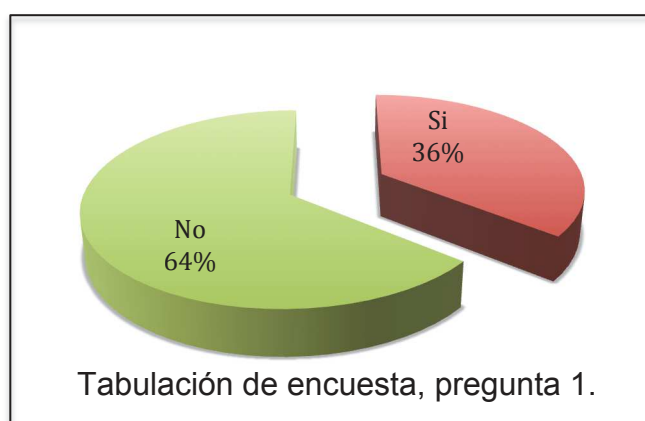
## Capítulo VI

### 6. Análisis de resultados

Luego de realizar el video documental turístico “Impresiones de un viaje en tren”, con el fin de evaluar el cumplimiento de los objetivos planteados en este proyecto, se encuestaron a 28 individuos que forman parte de un grupo objetivo previamente establecido. Este grupo focal abarca hombres y mujeres de la ciudad de Quito, con edades de 25 a 40 años, de clase media, media-alta, personas amantes de la naturaleza. Ellos respondieron varias preguntas antes y luego de observar el video. Estos fueron los resultados:

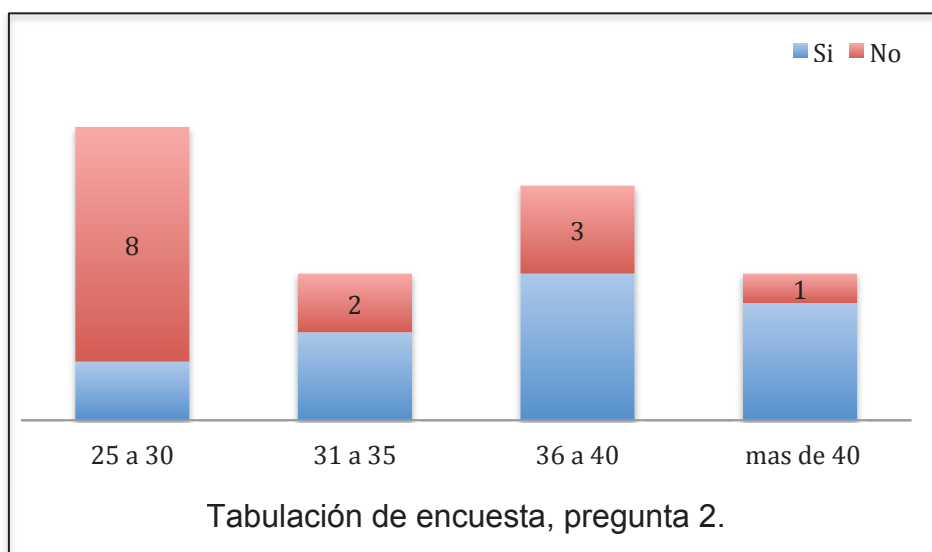
#### Resultados de las encuesta antes de ver el documental

1. ¿Ha viajado antes en tren en el Ecuador?



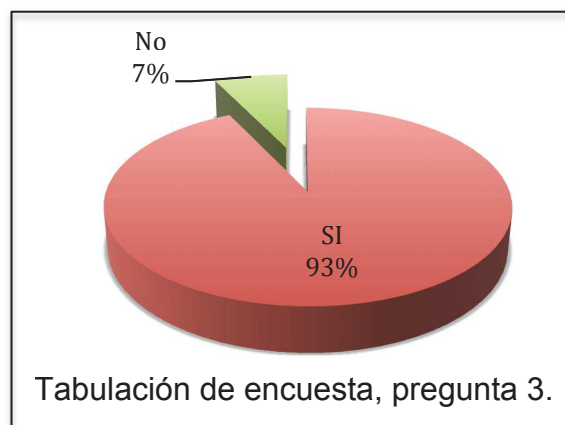
El 64% de los encuestados no ha viajado antes en tren en el Ecuador.

2. ¿Conoce la historia del ferrocarril ecuatoriano?



Las personas que más conocen la historia del tren ecuatoriano están alrededor de los 36 años en adelante, mientras que las personas que menos conocen son menores a los 36 años.

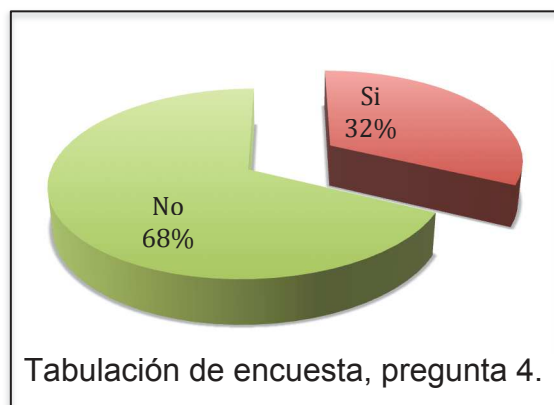
3. ¿Cree que se puede hacer turismo en tren en el Ecuador?



El 93% de los encuestados creen que si se puede hacer turismo en tren en el Ecuador.

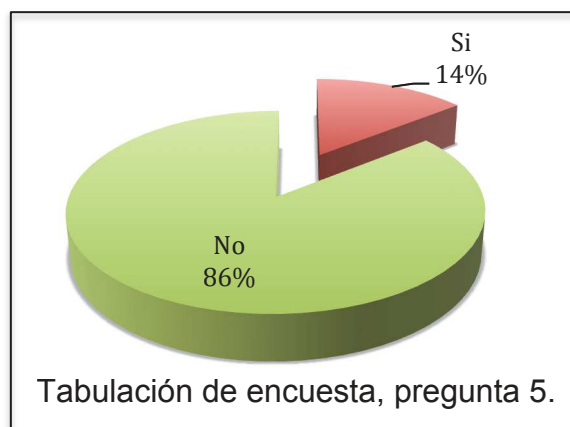


4. ¿Ha escuchado de la ruta turística en tren Quito - Boliche - Quito?



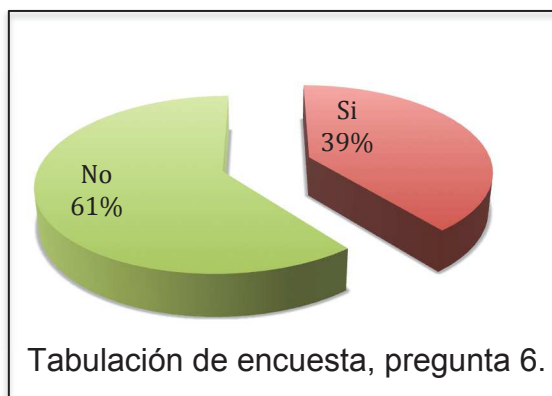
El 68% de los encuestados no han escuchado sobre la ruta turística en tren Quito - Boliche - Quito.

5. ¿Conoce alguna atracción turística en Tambillo o Aloasí?



El 86% de los encuestados no conocen alguna atracción turística en Tambillo o Aloasí.

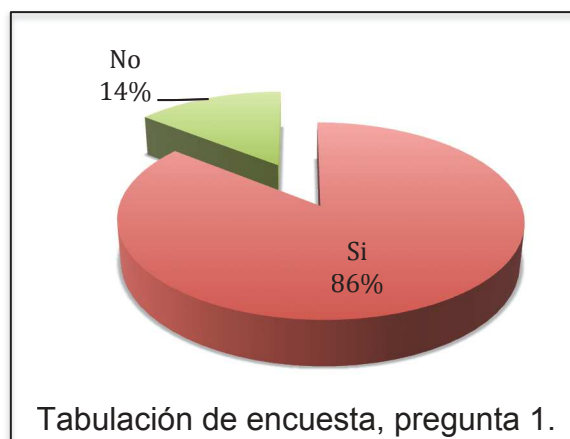
## 6. ¿Conoce el Área Recreacional El Boliche?



El 61% de los encuestados no conoce el Área Recreacional El Boliche.

## Resultados de las encuesta luego de ver el documental

1. ¿Usted realizaría el viaje en tren, ruta Quito – Boliche – Quito por los atractivos turísticos mostrados en este video?



Luego de observar el documental, el 86% de los encuestados se animarían a realizar el viaje en tren ruta Quito - Boliche – Quito.

**Objetivo General cumplido:** Transmitir un mensaje que fomente el turismo interno en la ruta Quito – Boliche – Quito en tren, creando expectativa e interés turístico en el público a través de la producción de un video documental.

2. ¿Cree usted que las imágenes, sonidos ambientales, música, animaciones y diálogos de este video, transmiten lo que se desea mostrar en el documental?



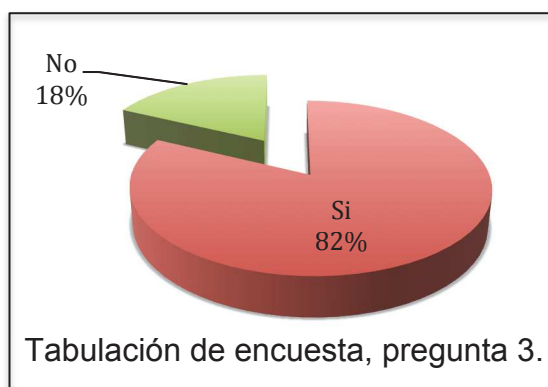
El 93% de las personas que vieron el video, están de acuerdo que las imágenes, sonidos ambientales, música, animaciones y diálogos transmiten lo que se desea mostrar en el documental.

**Objetivo Específico cumplido:**

- Aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de los estudios en la Carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, para transmitir información de manera coherente y sólida.
- Aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de los estudios en la Carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, para generar imagen y audio de alta calidad de acuerdo a los estándares del mercado.

- Aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de los estudios en la Carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, para generar imagen de alto impacto visual.

3. ¿Pudo conocer parte de la historia y el funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano?

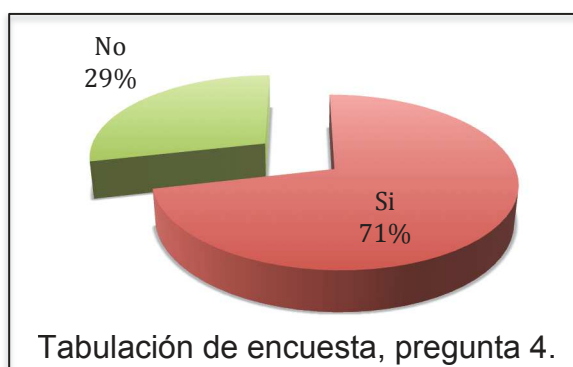


El 82% de los encuestados pudieron conocer parte de la historia y el funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano.

#### **Objetivo Específico cumplido:**

- Investigar cómo ha evolucionado el ferrocarril ecuatoriano desde sus inicios hasta la actualidad.
- Mostrar brevemente la historia del ferrocarril ecuatoriano.

4. ¿Cree usted que el paso del tren contribuye con el desarrollo socio-económico de los pueblos por donde pasa?

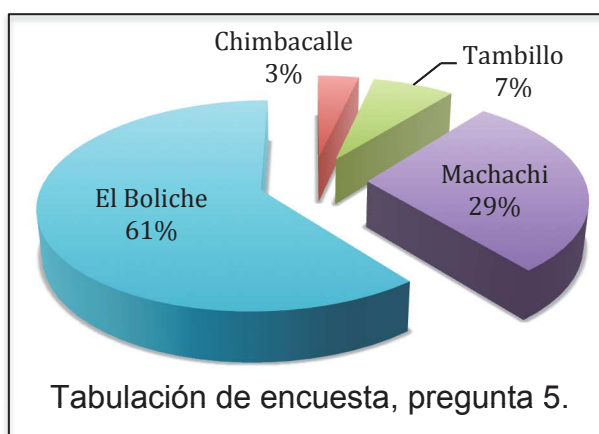


El 71% de las personas creen que el paso del tren contribuye con el desarrollo socio-económico de los pueblos por donde pasa.

**Objetivo Específico cumplido:**

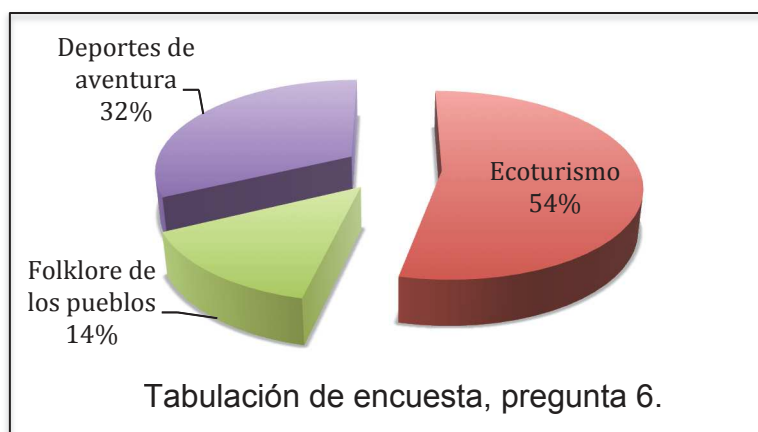
- Investigar el impacto socioeconómico en los pueblos por donde pasaba el recorrido del tren.
- Mostrar los cambios socioeconómicos ocurridos con el tiempo en las poblaciones cercanas a la ruta, en relación al paso del tren.

5. ¿Qué parada le pareció más interesante del viaje?



De todas las paradas mostradas en el documental, la que provocó más interés a los encuestados fue la de la Estación El Boliche, con un 61%.

6. ¿Qué actividad turística le gustó más de la ruta Quito–Boliche–Quito ?

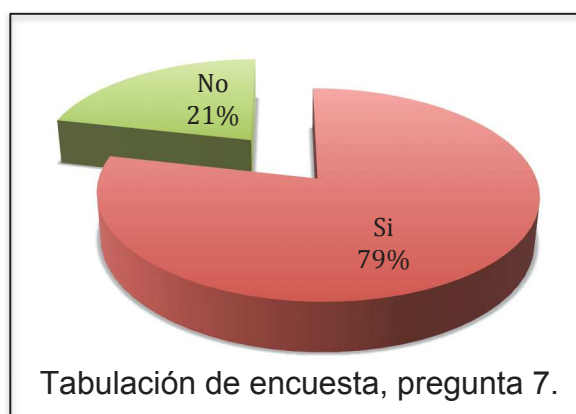


La actividad turística que tuvo más acogida fue la de ecoturismo con un 54%, lo cual refleja el gran interés por la Estación El Boliche, respuesta que tuvo mayor votación en la pregunta anterior.

**Objetivo Específico cumplido:**

- Investigar sobre atracciones turísticas que comprende la ruta del tren Quito – Boliche – Quito.
- Mostrar las principales zonas turísticas que podemos encontrar a través de este viaje en tren en la ruta Quito – Boliche – Quito.

7. ¿Está de acuerdo que este video promueve un tipo de turismo más ambiental y responsable con la cultura de lo pueblos?



El 75% de los encuestados coincide de que este documental promueve un turismo ambiental y responsable.

**Objetivo Específico cumplido:**

- Investigar cómo contribuye el turismo sostenible a la conservación del medio ambiente, la riqueza cultural y social.

- Intentar promover un turismo sostenible, a través de actividades amigables con la naturaleza que protejan el medio ambiente.
- Mostrar parte de la cultura de los pueblos involucrados en este proyecto, para preservar sus costumbres y tradiciones en el tiempo.

## **6.1 Recomendaciones**

### **6.1.1 Recomendaciones generales**

- Realizar controles de seguridad más seguidos al tren, para evitar contratiempos o fallas técnicas durante el viaje.
- Incrementar boleterías en varios sitios de la ciudad, para que las personas interesadas en hacer el viaje no solo puedan comprar los pasajes en la Estación el Chimbacalle, sino en otras partes.
- Que el Tren del Ecuador trabaje con los pueblos por donde pasa la ruta Quito – Boliche - Quito, para potenciar los atractivos turísticos que hay en la zona y crear un beneficio mutuo.
- Capacitar a las personas de las poblaciones cercanas al paso del tren, en términos de atención y calidad para que brinden un mejor servicio a los turistas que llegan en el tren.



### 6.1.2 Recomendaciones técnicas

- Cuando se vaya a grabar paisajes en el día, se recomienda hacerlos por la mañana, mas o menos de 7am a 10am o pasado el medio día, de 3:30 pm en adelante, para poder tener toda la toma con una misma exposición y evitar que se sobreexponga el cielo u otros elementos.
- En ocasiones es bueno utilizar filtros ND graduados (de densidad neutra), para controlar el nivel de exposición del plano. Esto puede ser muy útil al grabar desde el interior de los vagones hacia afuera.
- Para este tipo de proyecto, que presenta en su mayoría locaciones en exteriores, apartadas de la ciudad, se debe aprovechar al máximo la luz natural como iluminación, a través de lentes luminosos, filtros, rebotadores, paneles, debido a que los lugares a grabar no tienen fuentes de poder y resulta complicado movilizar los equipos.
- Cuando se vaya a grabar actividades o eventos que sucedan de manera rápida o impredecible, se recomienda utilizar una cámara en mano controlada, la cual permita registrar lo que ocurra de manera más ágil y dinámica, en vez de sobre un soporte fijo como un trípode.
- Es importante tomar en cuenta los ejes de filmación cuando se esté dentro del tren en movimiento. Definir de qué lado de la ventana grabar, para luego no tener problemas de continuidad o crear confusión sobre si el tren está yendo o regresando.

## REFERENCIAS

- Andrade, C. (2013). *Turismo en Aloasí*. (D. Gordillo, Entrevistador) Artes Plásticas y Visuales. (2007). *Lenguaje Cinematográfico*. Recuperado el 23 de octubre de 2013, de <http://artesunsa.blogspot.com/2007/09/lenguaje-cinematografico.html>
- Barco, F. (2009). *Producción Cinematográfica*. Madrid, España: Diaz de Santos.
- Bestard, M. (2011). *Realización Audiovisual*. Barcelona, España: UOC.
- CAPTUR. (2013). *Cámara Provincial de Turismo de Pichincha*. Recuperado el 12 de septiembre del 2103 [http://www.captur.travel/web2011/estadisticas\\_turisticas/estadistica.html](http://www.captur.travel/web2011/estadisticas_turisticas/estadistica.html)
- Clark, K. (2004). *La Obra Redentora*. Quito, Ecuador: Cooperación Nacional.
- Dominguez, G. (2005). *UDLAP Biblioteca*. Recuperado el 24 de octubre de 2013, de Colección de Tesis Digitales : [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lco/dominguez\\_r\\_g/capitulo\\_5.html#](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lco/dominguez_r_g/capitulo_5.html#)
- FONSAL. (2008). *El Camino del Hierro*. Quito, Ecuador: María Pía.
- Feldman, S. (1990). *Guión Documental*. Madrid, España: Gedisa, S.A.
- Ferrocarriles del Ecuador. (2013). *Plan Maestro del Ferrocarril turístico Patrimonial del Ecuador*. Quito, Ecuador
- Ferrocarriles del Ecuador. (2013). *Revista Digital*. Recuperado el 11 de Mayo de 2013 [http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/index.php?option=com\\_flippin\\_gbook&book\\_id=2](http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/index.php?option=com_flippin_gbook&book_id=2)
- Field, S. (2007). *The Foundations of Screenwriting*. Beverly Hills, EEUU: Random House Publishing Group.
- Grierson, J. (1966). *Grierson on Documentary*. Los Angeles, EEUU: University of California.
- Guía del patrimonio de áreas naturales Protegidas del Ecuador. (2010). *Área Nacional de Recreación "El Boliche"*. Recuperado el 09 de enero de 2014, de: <http://web.ambiente.gob.ec/sites/default/files/archivos/PUBLICACIONES/>

[BIODIVERSIDAD/GuiaPatrimonioareasNaturalesProtegidasEcuador/17-boliche.pdf](#)

- Guzmán, P. (2011). El guión en el cine documental. Recuperado el 01 de febrero de 2014, de: <http://documentalguion.blogspot.com/2011/05/el-guion-en-el-cine-documental-por.html>
- Heras, M. (2004). *Manual del Turismo Sostenible*. Madrid, España: Mundi-Prensa.
- Hynson, C. (1999). *Historia de los Ferrocarriles*. Barcelona, España: Andrés Bello.
- Jimenez, P. (2008). *Lenguaje Cinematográfico*. Barcelona, España: Creative Commons.
- Martin, M. (2002). *El Lenguaje del Cine*. Barcelona, España: Gedisa, S.A.
- Morales, J. (2013). *Turismo en Aloasí*. (D. Gordillo, Entrevistador)
- Municipalidad del Cantón Mejía. (2007). *Cantón Mejía*. Recuperado el 08 de enero de 2014 de <http://www.freewebs.com/machachi/lugaresturisticos.htm>
- Nichols, B. (1997). *La representación de la realidad*. Barcelona, España: Paidós.
- Onoff. (2010). *La Sonorización*. Recuperado el 12 de enero de 2014 de <http://www.onoff.cl/aula-det.php?ida=38&idcat=17>
- Ortega, F. (2013). *El nuevo tren turístico*. (D. Gordillo, Entrevistador)
- Parroquias Rurales de Pichincha. (2005). *Joyas de Quito*. Recuperado el 08 de enero de 2014 de [http://204.93.168.132/~joyasd//index.php?option=com\\_content&task=view&id=73&Itemid=52](http://204.93.168.132/~joyasd//index.php?option=com_content&task=view&id=73&Itemid=52)
- Plantinga, C. (1997). *Rhetoric and Representation in Nonfiction Film*. Cambridge, Reino Unido: Cambridge University Press.
- Rabiger, M. (2005). *Dirección de Documentales*. Madrid, España: Instituto Oficial de Radio y Televisión. RTVE.
- Rabiger, M. (1987). *Directing the documentary*. Ann Arbor, EEUU: Focal Press.
- Rabiger, M. (1992). *Directing the documentary*. Ann Arbor, EEUU: Focal Press.

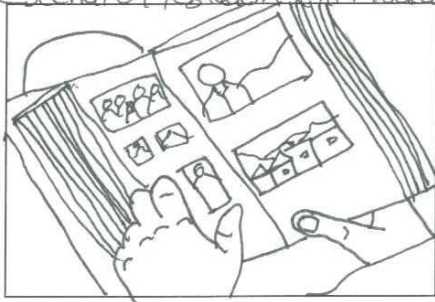
- Racionero, A. y Selles, M (2008). *El Documental y el Lenguaje Cinematográfico*. Madrid, España: UOC.
- Segarra, M. (2008). *Quiero hacer un documental*. Madrid, España: Rialp.
- Tren Ecuador. (2012). *Tren Ecuador*. Recuperado el 04 de abril de 2013 de <http://www.treecuador.com/index.php/historia-del-tren>
- Universidad Autónoma de Barcelona. (2006). *Narrativa Documental*. Recuperado el 12 de octubre de 2013 de [http://www.agifreu.com/v\\_ingles/com\\_audiovisual/documental/narrativa%20documental.pdf](http://www.agifreu.com/v_ingles/com_audiovisual/documental/narrativa%20documental.pdf)
- Vertov, D. (1984). *Kino-eye*. Los Angeles, EEUU: University of California Press.
- Web Academia. (2013). *La colorización*. Recuperado el 16 de enero de 2014 de [http://centrodeartigos.com/articulos-utiles/article\\_111405.html](http://centrodeartigos.com/articulos-utiles/article_111405.html)

## **ANEXOS**

## ANEXO I. Storyboard (referencial)

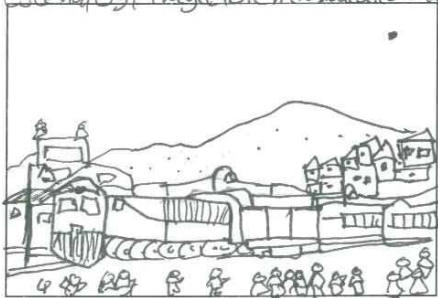
## Storyboard

Escena/01/Estación Chimbaralle



Protagonista observa algunas fotos de su abuela antes de iniciar el viaje

Escena/02/Avenida Chimbaralle-Tambillo

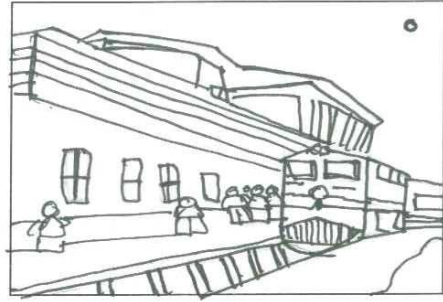


El tren se va alejando de la ciudad y van apareciendo nuevos paisajes

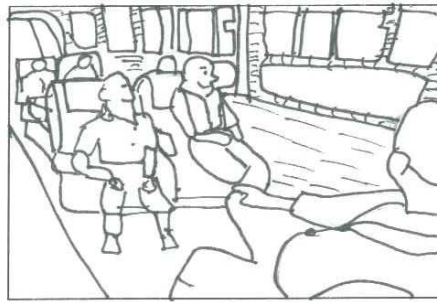
Escena/03/Estación Tambillo



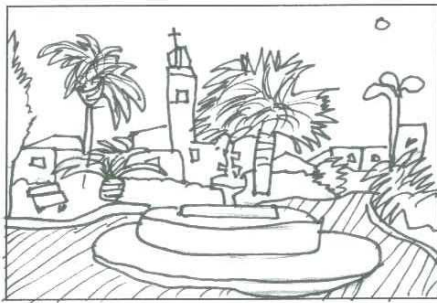
El tren llega a la Estación Tambillo



Salida del tren de la Estación Chimbaralle

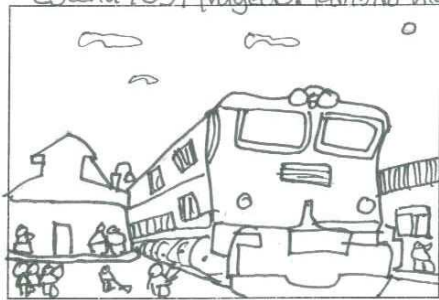


Primeras impresiones de los pasajeros dentro del vagón



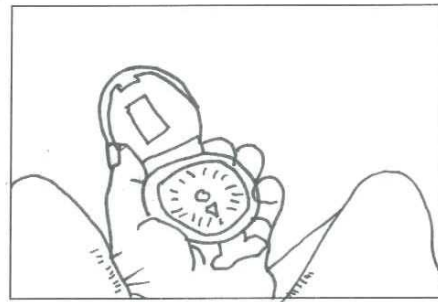
Tambillo es un pueblo pequeño pero que sí tiene varias atracciones turísticas.

Escena 105 / Tragedo: Tambillo-Alcasi



Después de haber estado en Tambillo,

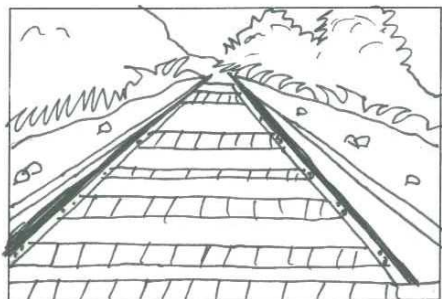
el viaje continúa, la siguiente parada será la Estación Machachi.



Detalle - Priscila, protagonista

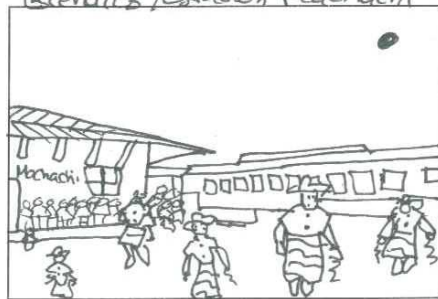
habla sobre su abuelo

Escena 108 / Estación Machachi



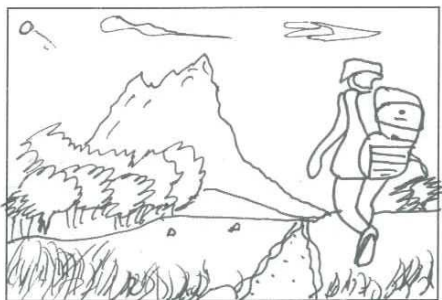
Paisajes que se pueden aprovechar

viendo durante el viaje



El tren llega a la Estación Machachi.

Los turistas son recibidos con bailes y música.



En esta zona, se presta para realizar diferentes deportes de aventura.

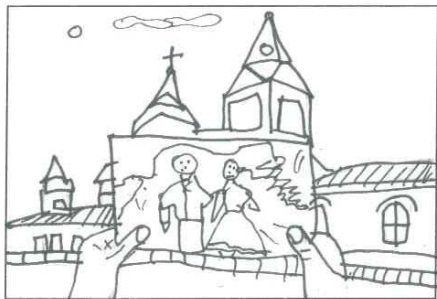


Los turistas pueden disfrutar

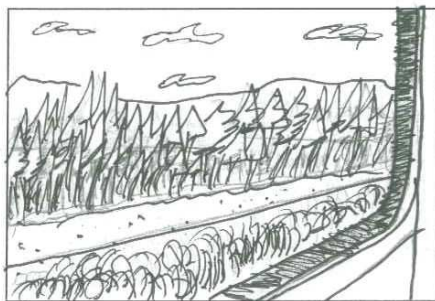
también de los distintos servicios

que ofrecen las hosterías de la zona.

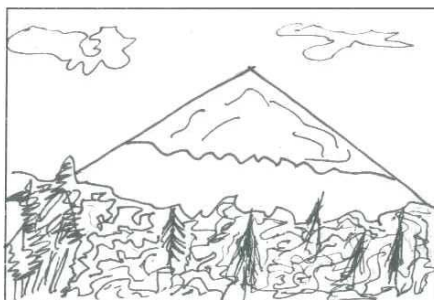




En la iglesia de Machadri donde se casó  
mi abuelo

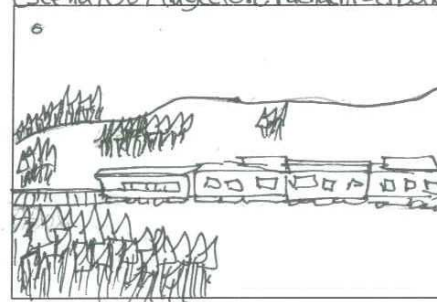


Detalle -> Bosque de pinos



Esta Área Recreacional es un lugar  
donde los turistas pueden convivir  
con la flora y fauna de la zona

Escena 106 / Arreglo: E. Machadri - El Boliche



El tren se aproxima a su última estación.

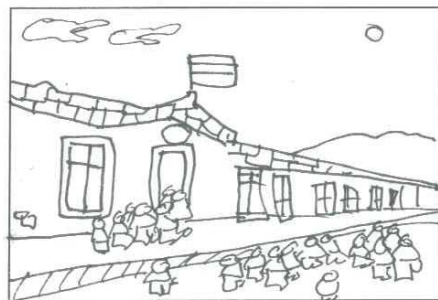
El bosque de pinos empieza a aparecer

Escena 104 / Estación El Boliche



El tren llega a la Estación El Boliche.

Los turistas pueden conocer el  
"Área Recreacional El Boliche"



Más cerca a la estación el protagonista  
encuentra la posible escuela donde su  
abuelo trabajó.



Escena 05 / trayecto El Boliche-Chimbacalle



El protagonista por primera vez sale en cámara.

Viaje de regreso.

## ANEXO II. Encuestas antes y después de ver el documental

Formulario de encuesta para evaluar el cumplimiento de los objetivos planteados en este proyecto.

12

**ENCUESTA, Video Documental, Viaje en tren (Ruta Quito – Boliche - Quito) Antes de ver el video.**

**Edad:** 25-30 \_\_\_ 31-35 \_\_\_ 36-40  41 \_\_\_ 50

**Género:** M  F \_\_\_

1. ¿Ha viajado usted antes en tren en el Ecuador?

Si..... No

2. ¿Conoce usted la historia del Ferrocarril ecuatoriano?

Si..... No

3. ¿Cree usted que en el Ecuador se puede hacer turismo a través del tren?

Si  No.....

4. ¿Ha escuchado hablar sobre la ruta turística en tren Quito – Boliche – Quito?

Si  No.....

5. ¿Conoce usted alguna atracción turística en las parroquias de Tambillo o Aloasi?

Si..... No

6. ¿Conoce usted el Área Recreacional El Boliche?

Si  No.....

(12)

**ENCUESTA, Video Documental, Viaje en tren (Ruta Quito – Boliche - Quito) Luego de ver el video.**

1. Después de ver el documental, ¿Usted realizaría el viaje en tren, ruta Quito - Boliche – Quito por los atractivos turísticos mostrados en este video?

Si.  No.....

2. ¿Qué parada le pareció más interesante del viaje??

E. Chimbacalle..... E. Tambillo.....

E. Machachi.  E. El Boliche.....

3. ¿Qué actividad turística le gustó más de la ruta Quito–Boliche–Quito ?

Ecoturismo..... Folklore de los pueblos.....

Deportes de aventura.

4. ¿A través de este documental pudo conocer parte de la historia y el funcionamiento del ferrocarril en el Ecuador?

Si.  No.....

5. ¿Piensa usted que el paso del tren contribuye con el desarrollo socio-económico de los pueblos por donde pasa?

Si..... No.

6. ¿Cree usted que las imágenes, sonidos ambientales, música, animaciones y diálogos de este video transmiten lo que se desea mostrar en el documental?

Si.  No.....

7. ¿Está de acuerdo que este video promueve un tipo de turismo más ambiental y responsable con la cultura de los pueblos?

Si.  No.....

## Tabulación de las encuestas realizadas antes y después de ver el documental.

Encuesta realizada antes de ver el video																															
Pregunta	Número de Encuesta																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	Total		
Edad 25-30			1	1				1	1	1						1	1							1	1			1	10		
Edad 31-35					1						1		1		1								1						5		
Edad 36-40						1						1							1	1	1	1		1				1	8		
Edad mas de 40	1	1						1						1													1		5		
Género M/F	M	M	M	M	M	F	M	F	F	F	F	M	F	F	M	M	M	F	M	F	M	F	F	F	M	M	M	F	M	0	
¿A viajado antes en tren en el Ecuador?	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	10	
¿Conoce la historia del ferrocarril ecuatoriano?	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	14	
¿Cree que se puede hacer turismo en tren en el Ecuador?	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	26
¿A escuchado de la ruta turística en tren Quito - Boliche - Quito?	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	9	
¿Conoce alguna atracción turística en Tambillo o Aloasi?	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	
¿Conoce el Área Recreacional El Boliche?	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	11	

Encuesta realizada después de ver el video																														
Pregunta	Número de Encuesta																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	Total	
Edad 25-30			1	1					1							1	1											1	10	
Edad 31-35					1					1		1		1									1						5	
Edad 36-40						1					1							1	1	1	1		1				1		8	
Edad mas de 40	1	1						1						1													1		5	
Género M/F	M	M	M	M	M	F	M	F	F	F	F	M	F	F	M	M	M	F	M	F	M	F	F	M	M	M	M	F	M	0
¿Usted realizaría este viaje en tren, ruta Quito - Boliche - Quito por los atractivos turísticos mostrados en este video?	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	24
¿Le parece más interesante Chimbacalle?										1																			1	
¿Le parece más interesante Tambillo?																1													2	
¿Le parece más interesante Machachi?			1		1		1	1			1						1	1	1						1		1		8	
¿Le parece más interesante El Boliche?	1	1				1		1	1			1	1		1				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17	
¿le atrae más el ecoturismo?		1	1			1		1	1			1	1		1				1	1		1	1			1	1	1	15	
¿le atrae más el folklore de los pueblos?				1					1	1					1			1							1				4	
¿le atrae más los deportes de aventura?	1				1		1				1						1		1		1	1	1	1		1		9		
¿Pudo conocer parte de la historia y el funcionamiento del ferrocarril ecuatoriano?	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	25
¿Cree usted que el paso del tren contribuye con el desarrollo socio-económico de los pueblos por donde pasa?	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	20
¿Cree usted que las imágenes, sonidos ambientales, música, animaciones y diálogos de este video transmiten lo que se desea mostrar en el documental ?	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	26
¿Está de acuerdo que este video promueve un tipo de turismo más ambiental y responsable con los pueblos?	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	22

### ANEXO III. Permisos y autorizaciones

Carta dirigida a Ferrocarriles del Ecuador, solicitud de permisos.

Quito, 12 de Noviembre 2013

Lcdo.-  
Jorge Eduardo Carrera  
FERROCARRILES DEL ECUADOR  
Gerente General

De mis consideraciones,

Felicitaciones por el excelente servicio turístico ofrecido a través del Tren del Ecuador.

Por la importancia que tiene para el desarrollo turístico, el Gobierno Nacional declaró a la Red de Ferrocarriles del Ecuador Patrimonio Cultural del Estado. En base a esto la Universidad de las Américas (UDLA), como estudiante del último año de la carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, me aprobó la realización de un tema de tesis para crear un video documental que fomente el turismo en la ruta del tren Quito- Boliche- Quito.

Por esta razón, solicito comedidamente a usted su valiosa colaboración para poder cumplir con este proyecto, la cual consiste principalmente de:

- Autorización de ingreso a las oficinas e instalaciones del Ferrocarril del Ecuador en la ruta Quito- Boliche- Quito, cuando se requiera.
- Permiso para realizar filmaciones.
- Facilidades para viajes esporádicos en el tren, en esta ruta.

Durante el transcurso de este trabajo, me comprometo a cumplir con todas las normas y procedimientos de seguridad establecidas por ustedes.

Por la favorable atención que se digne dar a la presente, le anticipo mis sinceros agradecimientos.

Cordialmente,



Daniel Gordillo  
Email: daniel\_fer6@hotmail.com  
Telf: 0995013603/2-2593-990

Adj: Carta del Director de Multimedia y Producción Audiovisual.



Quito, 15 de noviembre de 2013

Señor  
Lcdo. Jorge Eduardo Carrera  
Gerente General  
Ferrocarriles del Ecuador  
Presente.-

De mis consideraciones:

Reciba usted el saludo de quienes hacemos la Universidad de Las Américas, particularmente la Facultad de Comunicación. A la par, me permito informarle que el señor Daniel Gordillo, estudiante de la Carrera de Multimedia y Producción Audiovisual, realizará una investigación como parte de su tesis de grado sobre Video Documental Turístico sobre la ruta Quito- Boliche- Quito.

Dado que se trata de un ejercicio académico, le agradeceré brindar la información necesaria y autorizar la toma de fotografías, video, y entrevistas en caso de ser necesario

El estudiante se compromete a utilizar académicamente la información obtenida y presentar material de apoyo al finalizar la investigación.

Cualquier inquietud no dude en comunicarse a la dirección de correo [esaltos@udla.edu.ec](mailto:esaltos@udla.edu.ec).

Por la atención que se sirva darle a la presente, le anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

  
UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
FACULTAD DE COMUNICACIÓN  
Enrique Saltos  
DIRECTOR DE MULTIMEDIA Y PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL

Ing. Enrique Saltos  
**Director Multimedia y Producción Audiovisual**  
**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**

Universidad de Las Américas  
Av. Granados E12-41 y Colimes  
Quito - Ecuador  
Tel: 3970 - 000 • Fax: 3981 - 000 • PO BOX 17-07-9788  
[www.udla.edu.ec](http://www.udla.edu.ec)





Estación Eloy Alfaro  
 Tel: (02) 2222100  
 Simón Bolívar y Av. Malecón  
 Sector Chimborazo  
 www.ferrocarrilesdelcuador.gob.ec  
 Quito - Ecuador



**Oficio, FEPP-GG-GCS-2013-1341**

Quito, 19 de noviembre de 2013

Ingeniero  
 Enrique Saltos  
**Director Multimedia y Producción Audiovisual**  
**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**  
 Presente.-

De mi consideración:

Reciba un cordial saludo de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública. Por medio de la presente se da respuesta al oficio s/n donde se solicita la autorización para realizar tomas fotográficas, videos y entrevistas en la ruta Quito- Boliche.

Ferrocarriles del Ecuador ha ejecutando un proceso de rehabilitación integral del tren patrimonial, al cual se le está dando un uso turístico. En este marco se han establecido políticas de uso de los espacios del ferrocarril para usos externos. En tal virtud Ferrocarriles del Ecuador ha decidido aceptar su solicitud, basada en "**Las políticas de uso de espacios ferroviarios para filmaciones y fotografías**", inciso **A. Uso de estaciones o talleres para filmaciones y/o toma de fotografías**, primer numeral donde se detalla lo siguiente:

**Estaciones Cabeceras.-** Documentales y cualquier otra actividad de filmación y/o fotografía informativa, incluyendo actividades de filmación y/o fotografía educacional (no considera programas de televisión regular), el valor a cancelar es de USD 50 (cincuenta dólares por día).

Cabe mencionar que los pasajes del recorrido corren por cuenta del solicitante y que las fotografías, videos y entrevistas deben ser realizados dentro de la jornada de labores de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador de 08h00 a 16h30, de lunes a viernes.

Reitero mi consideración y estima,

Atentamente,


  
 Jorge Eduardo Carrera  
**Gerente General**  
**Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública**



## Fotografías y videos de archivo

### El Ferrocarril Transandino, Ministerio de Cultura del Ecuador

Carta para Ministerio de Cultura (Tesis) ↑ ↓ ×

 **Daniel Gordillo Romero** 2/24/14  
To: esaltos@udla.edu.ec

From: **Daniel Gordillo Romero** (daniel\_fer6@hotmail.com)  
Sent: Mon 2/24/14 1:28 PM  
To: esaltos@udla.edu.ec (esaltos@udla.edu.ec)

Hola Enrique

Por fa, necesito que me ayudes con una carta que certifique que actualmente me encuentro realizando mi tesis de grado (Video Documental Turístico de la ruta Quito- Boliche- Quito), además la carta debe indicar que por favor me faciliten una copia del video del Ferrocarril Transandino (Parte 1 y 2) de la filмотeca del Ministerio de Cultura, puesto que este material audiovisual servirá para complementar mi trabajo de tesis.

la carta es dirigida a:

Lcdo Wilson Vega  
Director Nacional de Archivos  
Ministerio de Cultura

Video a facilitar: El Ferrocarril Transandino

Saludos,  
Daniel Gordillo

## Temas musicales utilizados en este proyecto

### Gymnopedie No. 1

<http://incompetech.com/music/royalty-free/?keywords=gymnopedie>

### Redwood Trail

<http://audionautix.com/index.php?genre=Acoustic>

### Walk in the park full

<http://audionautix.com/index.php?genre=Acoustic>