



**Libro de producción: Recorridos sin terminar**

Juan Andrés Escobar

Trabajo de grado presentado para optar al título de Comunicador

Asesores

Mónica Bravo

Diego Montealegre

Pontificia Universidad Javeriana

Facultad de Humanidades

Comunicaciones

Cali

2023

## **Resumen del proyecto documental “Recorridos sin terminar”**

Este proyecto audiovisual denominado “Recorridos sin terminar” propone la creación de un documental unitario que tiene como objetivo plasmar las vivencias y significados de algunos habitantes del Valle del Cauca, en torno al ferrocarril, a través de entrevistas que evidencien sus experiencias relacionadas con este medio de transporte. Este proyecto se realiza mediante la búsqueda, análisis y recopilación de material de archivo, documentos científicos e históricos, entrevistas semiestructuradas de los temas abordados para la recolección de información. Como resultado de lo anterior nace el proyecto “Recorridos sin terminar” una de las conclusiones que aborda la propuesta es la importancia de indagar sobre el tren en el valle del Cauca como un dispositivo social, cultural, artístico e histórico

## Tabla de contenido

Sinopsis .....	6
Nota de dirección .....	7
Motivaciones .....	10
Guion.....	11
Tratamiento .....	13
Diseño del producto .....	18
Propuestas del departamento de fotografía .....	23
Colorización .....	24
Planimetría .....	26
Propuesta del departamento de Sonido .....	30
Propuesta de Montaje .....	31
Informe de investigación.....	32
Tabla de entrevistas.....	35
Cronograma.....	39
Presupuesto.....	40
Socialización de la propuesta .....	44
Audiencia .....	44
Metodología de la validación .....	44
Resultados de validación o socialización .....	44
Referencias .....	45

## Lista de figuras

<b>Figura 1</b> La llegada de un tren a la estación de la Ciotat .....	8
<b>Figura 2</b> Asalto y robo a un tren.....	9
<b>Figura 3</b> Harry Potter y la piedra filosofal .....	9
<b>Figura 4</b> Neon Genesis Evangelion.....	9
<b>Figura 5</b> Fotografía de un tren en movimiento.....	18
<b>Figura 6</b> Fotografía de locomotora liberando humo .....	19
<b>Figura 7</b> Tren estacionado en el taller de Chipichape .....	20
<b>Figura 8</b> Trenes estacionados en la estación de Cali.....	20
<b>Figura 9</b> Fotografía de personas esperando el tren.....	21
<b>Figura 10</b> Ejemplo de locación para entrevistados .....	24
<b>Figura 11</b> Estación del tren de Palmira .....	25
<b>Figura 12</b> Estación de tren de Zarzal.....	25
<b>Figura 13</b> Gama de colores 1 .....	26
<b>Figura 14</b> Gama de colores 2 .....	26
<b>Figura 15</b> Plano contrapicado de una estación de tren .....	27
<b>Figura 16</b> Plano medio de una puerta abandonada.....	27
<b>Figura 17</b> Plano general simétrico.....	28
<b>Figura 18</b> Plano general de una bodega abandonada .....	28
<b>Figura 19</b> Plano simétrico de la estación Andalucía .....	29

## Lista de tablas

**Tabla 1** Conclusiones de la entrevista ..... **¡Error! Marcador no definido.**

## Sinopsis

En el departamento del Valle del Cauca, las vías férreas y de madera recorren todo el territorio. Con los años, estas líneas se han cubierto de densas capas de vegetación que las hacen invisibles para los transeúntes y que, en su momento, significaron la transformación de la cotidianidad de los habitantes del departamento. Así lo reflejan los relatos de Manuel, Valentina y Ángela que con cariño recuerdan su pasado transitando estas vías, con narraciones que darán cuenta del cambio y de lo que dejó el paso del tren en la memoria.

El tren fue un importante elemento no solo para la sociedad, sino también para el cine, debido a la influencia de la realidad sobre este arte, por lo que se perdió un aspecto artístico de valor para la creación de piezas audiovisuales en el territorio colombiano. Estos tres elementos mencionados: las vías abandonadas, los relatos y el cine, se convierten en el eje narrativo de la propuesta de cortometraje documental *Recorridos sin terminar*.

Este documental unitario tendrá como objetivo plasmar las vivencias y significados de algunos habitantes del Valle del Cauca, en torno al ferrocarril, a través de entrevistas que evidencien sus experiencias relacionadas con este medio de transporte. Se eligió el documental ya que permite visibilizar la realidad a partir de diferentes perspectivas, no solo desde la mirada del autor; su material constitutivo son las concepciones e historias de todas aquellas personas que participan del mismo. Con este proyecto audiovisual se puede brindar un reconocimiento de la importancia histórica del ferrocarril y su influencia en la sociedad actual, además de ofrecer una visión renovada de un tema olvidado y con pocas referencias, tanto en el mundo audiovisual como cultural en Colombia.

### Nota de dirección

El proyecto documental *Recorridos sin terminar* pretende investigar, entre otros temas, la importancia histórica del tren para el desarrollo cultural y artístico. El interés por indagar en este ámbito surge del estudio y el acercamiento, a través de la experiencia estudiantil, de trabajos realizados anteriormente.

A continuación, se presentan perspectivas y opiniones de algunos autores que se relacionan con el objetivo mencionado:

Cove (2020), con su documental *Cómo los trenes cambiaron el mundo*, deja en evidencia el cambio que representó el tren para la historia de la humanidad, pues facilitó el cubrimiento de vastas distancias por las que transportaba gran cantidad de personas y voluminosas cargas; esto constituyó un avance tecnológico que evolucionó mucho más rápido de lo pensado inicialmente por el público, dando cuenta del desarrollo y cambio cultural que estaba generando.

El sistema ferroviario redujo el trabajo pesado y aumentó los niveles de productividad en distintas partes del mundo, siendo representado como “un caballo de hierro” capaz de superar las limitaciones de los medios de transporte antiguos, revolucionando diversas dimensiones de la vida del ser humano, desde aspectos sociales hasta económicos. Desde aquí, *Recorridos sin terminar* hablará del lugar que ocupa el tren en la esfera social y cultural de Colombia, especialmente en el Valle del Cauca, mencionará la importancia del tren y su uso revolucionario para transportar grandes cargas.

Casaldueiro (s.f.), en su investigación *El tren como símbolo: el progreso, la clase social, la cibernética en Galdós*, aborda algunas de las principales invenciones del ser humano, entre ellas el tren, los cambios que han generado y las afectaciones que producen en el mundo intelectual y al universo de las emociones. Por ejemplo, por un lado, con la invención del tren cambiaron varios hábitos del trabajo, optimizando el transporte de cargas pesadas alrededor del mundo y, además, diversos aspectos de la narrativa del ferrocarril fueron resignificados por escritores, a veces como un monstruo de hierro capaz de cargar con infinidad de material, a veces capaz de recorrer grandes trayectos sin problemas, en otras ocasiones era una máquina infernal para aquellos que le temían al progreso. Con el paso del tiempo el ferrocarril se hizo un medio más popular en la sociedad, nacieron nuevas inquietudes y sensibilidades en las artes que trajeron interpretaciones sobre la sociedad, todo incorporado a la idea de progreso alrededor del mundo.

Con todo lo anterior, este proyecto nace del interés de indagar sobre la relación directa que tiene el tren como una temática recurrente en el cine.

En la primera proyección de imágenes dinámicas realizada en 1896, los hermanos Lumière presentaban la llegada de un tren a una estación en su película *L'arrivée d'un train à La Ciotat*<sup>1</sup> (Pereira, 2013); mientras que las locomotoras evolucionaban y servían para diversas funciones e intereses económicos, políticos y militares, en el cine seguían siendo objeto de interés desde distintas representaciones, como en el film *The great train robbery*<sup>2</sup> que marcó el inicio de nuevas técnicas audiovisuales fuera de lo tradicional. No parece una casualidad que estos dos temas (el cine y el ferrocarril) se hayan seguido relacionando a través de los años. Otros ejemplos son las películas bélicas, en las que el tren es un instrumento de carga de armamento, o películas románticas en las que la despedida del amor sucede en una estación de tren; incluso en el anime el tren logra sus representaciones en diferentes maneras, pues es de gran relevancia en la cultura oriental que aún utiliza este medio de transporte; un ejemplo pudiese ser cuando Shinji (personaje principal de *Neon Génesis Evangelion*) decide abandonar sus responsabilidades abordando un tren.

En las figuras 1 a 4 se pueden observar algunos ejemplos de la representación del tren en el cine.

### **Figura 1**

*La llegada de un tren a la estación de la Ciotat*



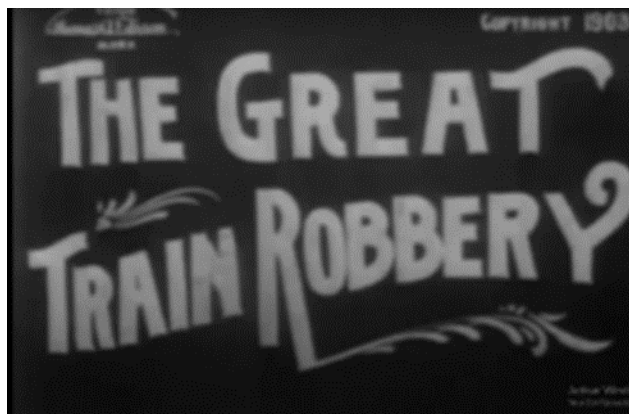
---

<sup>1</sup> La llegada de un tren a la estación de La Ciotat

<sup>2</sup> Asalto y robo a un tren

**Figura 2**

*Asalto y robo a un tren*



**Figura 3**

*Harry Potter y la piedra filosofal*



**Figura 4**

*Neon Genesis Evangelion*



## Motivaciones

El interés en este tema, también fue influenciado por trabajos anteriormente realizados, uno de ellos fue un reportaje sobre el recorrido histórico del tren en el Valle del Cauca, iniciando con la primera vez que apareció la idea de atravesar el país con una vía férrea en 1829, pasando por los inicios de la obra en 1872, los retrasos en la construcción y, por último, dejando su labor en el transporte de pasajeros en 1992. Este reportaje abordó el testimonio de distintas personas que, en su pasado, hicieron uso del tren y deseaban su regreso, relatando además la actualidad del tren y lo incierto de su futuro (Escobar y Martínez, 2019).

Basado en el reportaje mencionado, se desarrolló un documental en el que se mostró el estado de las vías y estaciones del tren del Valle del Cauca durante la pandemia por el virus SARS-CoV-2. Lo anterior, desde una perspectiva observacional y contemplativa, en la que los espacios lograban hablar y podían contar mucho de la historia del lugar y de su estado actual a través de las imágenes.

Es necesario aclarar que el proyecto documental *Recorridos sin terminar* busca aportar una nueva representación del tren en el Valle del Cauca, lo que resulta relevante en el ámbito audiovisual puesto que, al realizar una revisión exhaustiva del material fílmico, se identificó una reducida cantidad de archivo cinematográfico que abordara el rol social y cultural de los trenes en Colombia y el Valle del Cauca. En contraste, se encontró gran variedad de productos fílmicos concernientes al ferrocarril en el extranjero, tanto que, se podría considerar una temática audiovisual por sí misma.

El documental *Los viajes que olvidamos* (Ordóñez, 2016); sirvió de inspiración en este proyecto, tanto en aspectos estéticos como técnicos; su fotografía es capaz de transmitir emociones como nostalgia y empatía, es conmovedora además de bien cuidada y pensada, con planos abiertos y de larga duración, acompañados de un diseño sonoro que es referente para el desarrollo del documental.

Otra pieza audiovisual de gran impacto, es el documental *La estación del olvido* (Molina y Serna, 2009), cuyo diseño sonoro fue una de las causas de origen de la propuesta de sonido y las metáforas auditivas que se utilizarán en *Recorridos sin terminar*. Ya que en este también existe la recreación sonora de un tren en movimiento que tampoco se llega a ver durante toda la obra, idea que fue tomada de referencia para la creación de la metáfora sonora de un tren fantasma. Los

directores usaron los sonidos del tren como una metáfora que pone al espectador en un viaje a través de las vías del tren.

En lo personal, hay un interés particular por el tema del tren, las vías férreas, su desaparición y cómo se habla de la posibilidad de que vuelva a funcionar, se ha vuelto un tema significativo que no nace de una pasión en tiempos de infancia, sino que se ha desarrollado con el tiempo y potenciado con proyectos anteriores que dieron origen a *Recorridos sin terminar*.

## Guion

*Recorridos sin terminar* pretende documentar los efectos sociales y culturales que han surgido del desuso del servicio férreo en el Valle del Cauca. Para ello, se propone el diálogo de relatos personales y archivos históricos que permitan evidenciar la reconfiguración cultural que surgió tras el cese de servicios del tren, tanto a nivel individual como colectivo. Como dispositivo narrativo se plantea la división de temáticas por cada una de las cinco antiguas estaciones de tren; es decir, cinco paradas y cinco temáticas.

El recorrido iniciará con un registro visual del estado actual de las instalaciones del tren en Cartago, los recursos sonoros estarán constituidos por el ruido de la locomotora, los sonidos que produce el tren al moverse por los rieles de metal, los tonos que emite al llegar a un lugar o al desplazarse a otro, el silbato que caracteriza a este medio de transporte y el bullicio de las personas a la espera de abordar un vagón a través de recreaciones sonoras.

La primera parada corresponde a la estación de Cali, su propósito en la narrativa es el de contextualizar al espectador a través del relato del personaje de Nory, caracterizado por su fuerza, y el rol del ferrocarril para ella y su familia. Sus palabras hablan del recorrido Cali – La Cumbre, la observación de las montañas, el valle y otros elementos visuales que serán proyectados durante la entrevista, así como del personaje transitando a través de estos parajes.

La segunda parada es la estación de Palmira que actualmente es sede del Museo Arqueológico de la misma ciudad; los protagonistas serán todos los personajes entrevistados y sus relatos, haciendo énfasis en sus experiencias sociales, los viajes acompañados de sus seres queridos para conocer el Valle del Cauca. Guiando el desarrollo del fragmento, las narrativas personales se tejerán en una sola historia y se hará uso de material de archivo para recordar la vida que transcurría en las mediaciones del tren. Se expondrán fotografías del tren en la Cali antigua (1920),

brindadas por la Biblioteca Departamental, además de algunas imágenes provenientes de películas antiguas como *La llegada del tren a la estación de Ciotat* o *Asalto y robo a un tren*. También se hará uso de material de archivo sobrante del documental *La estación del olvido*.

La tercera parada es en la ciudad de Buga, la temática abordada será la historia del tren en Colombia y estará orientada por una voz en off del narrador, interpretado por Juan Andrés Escobar. La narración hablará en detalle de la llegada del tren a Colombia y los retrasos en su construcción. Los insumos para este apartado serán tomados de la investigación documental expuesta en el capítulo 8 del presente trabajo, la información se plasmará en orden cronológico, iniciando en 1820 y culminando en el 2020, marcando los principales hitos, desde el nacimiento hasta la suspensión de los servicios del tren en Colombia y sus consecuencias, como la desaparición de algunas actividades económicas llevadas a cabo en talleres de reparación de las locomotoras o las ventas ambulantes que rodeaban las instalaciones del sistema ferroviario; dichos eventos tuvieron una repercusión sobre las dinámicas relacionales del espacio.

La cuarta parada es la estación de Andalucía, la temática abordada será la relación que ha existido entre el tren y algunas expresiones culturales y artísticas, específicamente el cine; para el desarrollo de este apartado será empleada una estética antigua. El contenido narrativo será la presencia del tren en la historia del cine; se abordará desde 1895 hasta 2020. Los recursos audiovisuales serán insertos de diferentes escenas cinematográficas icónicas, como la llegada del tren a una estación ferroviaria en una de las primeras obras de los hermanos Lumière. Estos insertos se organizarán de manera cronológica de acuerdo a sus años de lanzamiento; las imágenes y películas incluidas serán de uso libre y deberán mostrar la relación entre el tren y el cine. Como recurso estético se hará uso de un elemento narrativo de ficción, este consiste en un televisor que proyecta en su pantalla un cambio rápido de canales hasta que se detiene en un canal en el que se muestra la temática de la presente parada, es decir, la historia del cine en Colombia y su corta relación con el tren; cabe aclarar que este elemento se construirá con antelación y será proyectado en un televisor de aspecto antiguo.

La quinta y última parada es la estación de Cartago, esta estación corresponde igualmente al último destino de la línea férrea del Valle del Cauca, antes de salir del departamento por el norte. Al igual que en las estaciones anteriores se utilizará la metáfora del tren sonando hasta llegar a un lugar, en esta ocasión se escuchará el sonido de las voces y los pasos de las personas al bajar de los vagones mientras se proyectan imágenes y grabaciones de las estaciones deshabitadas y se

rememoran algunas escenas de las anteriores paradas. A partir de este momento el sonido se reducirá hasta llegar al silencio. Esta parada es el final del viaje y su propósito es invitar al espectador a reflexionar sobre el lugar del tren en la vida de los vallecaucanos.

Los personajes que se han utilizado para la realización del guion son:

**Juan Sebastián calle:** un joven estudiante de la universidad javeriana Cali que estudia comunicación audiovisual, de pequeño realizó varios viajes en tren con sus abuelos sus padres y sus hermanos, la mira con nostalgia esa época y tiene varios recuerdos de las veces en que montaba de joven. Además, en algunos de sus viajes por el mundo también a montado en tren y se genera la pregunta de por qué en Colombia no hay un tren de pasajeros en funcionamiento

**Nory Zúñiga:** una mujer ya pensionada que trabajó como enfermera la mayor parte de su vida, en su trabajo alcanzó a montar en diferentes ocasiones en tren, una de las que más recuerda es cuando viajaba con sus hijos el trayecto Cali- la cumbre acompañada de algunos amigos de ella

**Manuel Tovar:** es un joven estudiante de psicología de la universidad javeriana Cali, el cual tuvo la oportunidad de viajar en tren en varias ocasiones cuando era joven, tiene varias historias por contar

**Angela pulido:** es una mujer de aproximadamente unos 50 años que fue periodista, deportista y reportera que tuvo la oportunidad de viajar en tren en varias ocasiones, junto a su hijo Juanjo que es un amante de los trenes de juguete, Angela suele contar la historia de como salía a ver los trenes pasar con su hijo para disfrutar el sonido de los silbatos del tren que los hacían sonar especialmente para ellos.

## Tratamiento

*Recorridos sin terminar* empieza con la estación de tren de Cartago, el sol da de frente en la estación y a un lado de esta se ve un grupo de personas de pie que se encuentran conversando. En ese mismo lugar se observa el interior de la infraestructura y se alcanza a ver el otro lado del edificio, en el que estaban los trenes antiguamente, pero ahora solo están las vías cubiertas por pasto y maleza. Se escucha música popular a lo lejos, en lo que parece ser un barrio, y ruido de personas, un vendedor ambulante, personas hablando fuerte, muchos hombres jugando fútbol, un día normal dentro de la realidad que vive el espacio que habita la estación. Seguido a esto, se

recorren las vías cubiertas de maleza creciendo desde sus grietas y rotos, a lo lejos se escuchan las vías del tren sonando, se comienzan a oír las ruedas metálicas y el motor como un sonido estridente, como el de una bestia al rugir, se aproxima a la estación, mientras se acerca, se escucha el silbato de la locomotora que avisa que ya está por parar. En la carrilera a la altura del piso se muestra una serie de flores que rodean el metal y la madera de la estructura. En este primer acto, se quiere evidenciar la cotidianidad del ahora y el pasado, entre la música del presente, los habitantes, sus realidades y las vías abandonadas en contraste con el sonido del tren volviendo y todo lo que implicaba, el sonido del metal, la velocidad, lo que solía ser; esta será una constante durante el documental. Se empieza a escuchar el primer testimonio.

Manuel Tovar empieza a hablar:

“Yo me acuerdo que yo viajé en tren varias veces de pequeño, uno de esos trayectos fue con el colegio e hicimos un viaje de Guacarí a Cali, aunque creo que paramos en Palmira para visitar también un museo. Fue muy emocionante porque yo me acuerdo de chiquito que viajar en tren era todo un evento, el tren me parecía impresionante y la estación de Guacarí era muy linda”.

Mientras Manuel habla, se muestran las estaciones que están abandonadas. Este primer discurso será la introducción a los personajes escogidos, resultando relevantes por su experiencia con el tren, y cómo lo vivieron desde el disfrute y la admiración, avivando también otras sensaciones pues su discurso puede transmitir nostalgia y melancolía. Después, hay una transición a negro y no se escucha nada.

Lentamente empiezan a aparecer de nuevo más detalles de la carrilera del tren, desde los rotos del cemento, el óxido de las vías y los remaches que unen la misma. Se escucha la voz del narrador en off, haciendo un resumen de cómo se encuentran las instalaciones del tren en Colombia, hablando sobre las distintas estaciones, resaltando el deterioro por el pasar del tiempo; en paralelo se muestran las estaciones de Buga, Palmira, Cali, Andalucía y Cartago, resaltando los diferentes aspectos que se narran. Se escucha nuevamente el silbato del tren con su inmenso ruido acercándose y alejándose, solo se escuchan los sonidos que emite el tren y se ven las vías vacías, las hojas de los árboles y el pasto que ha crecido se mueven con el viento, hasta que el sonido del tren se aleja por completo.

Se observa desde una gran altura, encima de las montañas de las tres cruces, la ciudad de Cali, para luego pasar a los alrededores de la estación de tren de la ciudad, donde se ve la carrilera,

el puente que está detrás de la estación de tren de Cali por la calle 25 y las zonas de espera de la estación. Se puede ver la estación y oír la voz del guía del museo Mullí (Museo de Arte y Tren en Cali, Valle del Cauca) que toma protagonismo. Su voz relata cómo el museo guarda el último tren de pasajeros que estuvo en funcionamiento e hizo su último viaje de Cali a La Cumbre en 2015. Con voz en off, el guía del museo narra la historia del último tren de pasajeros. Se observa una puerta abierta que genera un contraluz, cuando la cámara se acerca y revela el último tren de pasajeros del Valle. Acompañando la voz del guía aparece el interior del tren, donde la suciedad y el abandono saltan a la vista, se ve desde afuera que el tren lleva sin moverse mucho tiempo, la maleza ha crecido en los rieles y sus alrededores. Se muestra que el vagón está en la antigua estación de tren de Cali, que ahora es un museo y guarda el último tren de pasajeros y las oficinas de la empresa MetroCali. En un plano general se observan las pinturas hechas por Hernando Tejada (artista colombiano conocido por la escultura *El Gato de Tejada*) que están en las paredes del museo Mullí (Museo de Arte y tren en Cali, Valle del Cauca), intercalado a estas imágenes se muestra al guía hablar. Se ven los detalles del museo, algunas obras del tren y fotos de la explosión de 1956 en Cali, que están guardadas allí. Además, se observa la estación de tren, el interior del último tren de pasajeros lleno de polvo. Suena una locomotora en movimiento mientras la cámara se recorre las vías del tren simulando el movimiento de un tren que sale de la estación de Cali.

El entrevistado deja de hablar mientras se superpone la imagen de un letrero de basura que deja ver por detrás la estación Zarzal. Se escucha el sonar de la locomotora antes de ponerse a andar, al moverse el tren genera aún más ruido; pasa a observarse la estación, mientras suena el silbato y una persona que anuncia que el tren ya está saliendo. Se ve la estación de Zarzal vacía. Con el murmullo de muchas personas en movimiento, se empieza a escuchar la voz de Juan Sebastián Calle:

“Yo viajé en tren muy de niño, fue un viaje de Armenia hasta Cali. En esa ocasión viajaba con mis abuelos, me acuerdo que fue muy emocionante ver el tren llegar a la estación y una vez montados también fue genial mirar como el tren viajaba por otros lugares que no fuera la carretera normal.”

De nuevo el relato entra a generar sensaciones, buscando mantener el discurso entre el pasado y el presente del tren.

Inicia el testimonio de Ángela Pulido

“Yo monté en tren desde pequeña, he montado en varias partes del país. Uno de los que más me acuerdo fue en Bogotá, en el tren de la Sabana, el cual es un tren que viaja al borde de la montaña. Ahora bien, cuando llegué a Cali, al Valle del Cauca, fue que monté en tren, pero ahora con mis hijos, fue otra experiencia totalmente diferente, fue como volver a enamorarme de una experiencia que ya me había enamorado de pequeña y lo más bello es que la pude compartir con mis hijos. Yo creo que realmente me gusta, es ahora grande. Ya de adulta cuando escuchaba los sonidos del tren como los silbatos, los chillidos de las ruedas, el ruido del tren estos sonidos me transportan a mi infancia”.

Aquí empiezan a sonar el silbato del tren y otros sonidos relacionados con la experiencia que está contando. Ángela Pulido:

“Yo creo que el tren es como un personaje cultural que de cierta manera todos conocemos y que es injusto que ahora pocas personas puedan utilizarlo o haya pocas personas que puedan contar que han podido montar en tren. Con uno de mis hijos, Juan José, menor, nos encantaba ver el tren pasar. Por eso salimos a ver a los trenes pasar bien temprano en la mañana y como el tío de Juan José trabaja en Ferrocarriles del Pacífico, les decía a los conductores que cuando nos vieran tocaran el pito para que nosotros lo pudiéramos escuchar mientras él pasaba”.

Se oye un tren pasar, y el sonido del silbato del tren mientras la imagen de la estación se funde a negro.

Se escucha el testimonio de Valentina Mera:

“La última vez que monté en tren fue hace mucho tiempo, creo que fue entre 2007 y 2009, estaba yo pequeña. El trayecto era Cali-Armenia, pero para ser más específica era hasta Tebaida. En esa ocasión viajamos toda mi familia, o sea mis padres, mis hermanos y mi abuela. Lo que más me gustó fue que el tren viajaba por lugares nuevos y los paisajes eran muy bellos. El único problema que yo sentí en su momento es que el tren iba un poco lento y el tren sonaba mucho, se notaba bastante que era una locomotora antigua por que parecía que se iba a desarmar. Yo creo que el espacio que brinda el tren es un espacio totalmente social”.

Se ve entrar a un personaje a una sala oscura, cuando pasa por la puerta, la luz inunda la sala. Ahí se ven varios libros, periódicos e instrumentos de registro. Estos objetos se ven en detalle denotando el polvo y las acumulaciones de archivos guardados. El personaje camina a través del

espacio a contraluz, agarra un álbum de cuero situado sobre una mesa de madera y abre el folder, en el que, por medio de planos detalle, se ve el pasar de las páginas que contienen fotografías antiguas, a medida que van pasando, se escucha la estática de una radio vieja que al sintonizarse deja oír una multitud de personas moviéndose; de repente se escucha el silbato de locomotora, teniendo de imágenes de fondo insertos de las imágenes de estaciones, trenes y personas, siendo la gran mayoría de las décadas de 1920, 1930 y 1940. Con un fundido a negro.

Aparece sobre una mesa un televisor antiguo apagado. Se escucha el sonido de un tren a lo lejos mientras el sonido se va incrementando, tanto que se vuelve ensordecedor, el sonido se aleja y mientras eso sucede se escucha el silbato del tren también alejarse. El televisor se enciende y hay estática en la pantalla, la cámara se acerca lentamente, cambia de canal un par de veces, en cada canal sigue habiendo estática, tras pasar 4 canales, la cámara sigue acercándose al televisor, se cambia de canal una última vez y en esta ocasión se sintoniza un canal, es una película en la que se aprecia un tren, se escucha una voz que se queja y se cambia de canal; en el televisor aparece una pareja de novios que se está despidiendo en una estación del tren, se vuelve a cambiar de canal. El televisor muestra un documental sobre las estaciones del ferrocarril, vuelve a cambiar de canal y hay un corte a negro. Se oye otra vez llegar el tren y se ve la estación de Andalucía, pero con un filtro de televisión antigua, comienza a sonar blues antiguo de la década de los años veinte a los treinta, música al estilo de Blind Jhonson o Robert Johnson, la imagen se convierte a blanco y negro. Comienza a hablar una voz que explica la primera proyección histórica del cine, se muestran los trabajadores saliendo de la estación y después *El tren llega a la estación de Ciotat* de los hermanos Lumière. Mientras el narrador habla, se ven imágenes de distintas películas de los hermanos Lumière y de la llegada del tren a la estación, además de otras cintas antiguas como *Asalto y robo a un tren*. Al terminar, vuelve a aparecer la estación de tren de Andalucía y la imagen en blanco y negro vuelve a su color original.

Comienza a sonar una locomotora en movimiento que se escucha a lo lejos y se vuelve a acercar, solo que esta vez al parar se escucha como todas las personas se bajan del tren y la locomotora queda en silencio, el sonido que hay estación se incrementa con personas hablando y el ruido de muchos pasos, sonidos de puestos de madera moviéndose y sillas de plástico arrastrándose por el suelo, el ruido empieza a disminuir hasta quedar en total silencio. Hay cinco segundos de silencio hasta que se percibe el sonido de la naturaleza y del ambiente, a un lado de la estación se ve un grupo de personas que están paradas hablando. En la estación de tren de Cartago,

se alcanza a ver como el sol pega de frente; se observa la infraestructura de adentro y se alcanza a ver el otro lado del edificio, donde estaban los trenes antiguamente, pero ahora solo se observan las vías del tren cubiertas por pasto y maleza.

### **Diseño del producto**

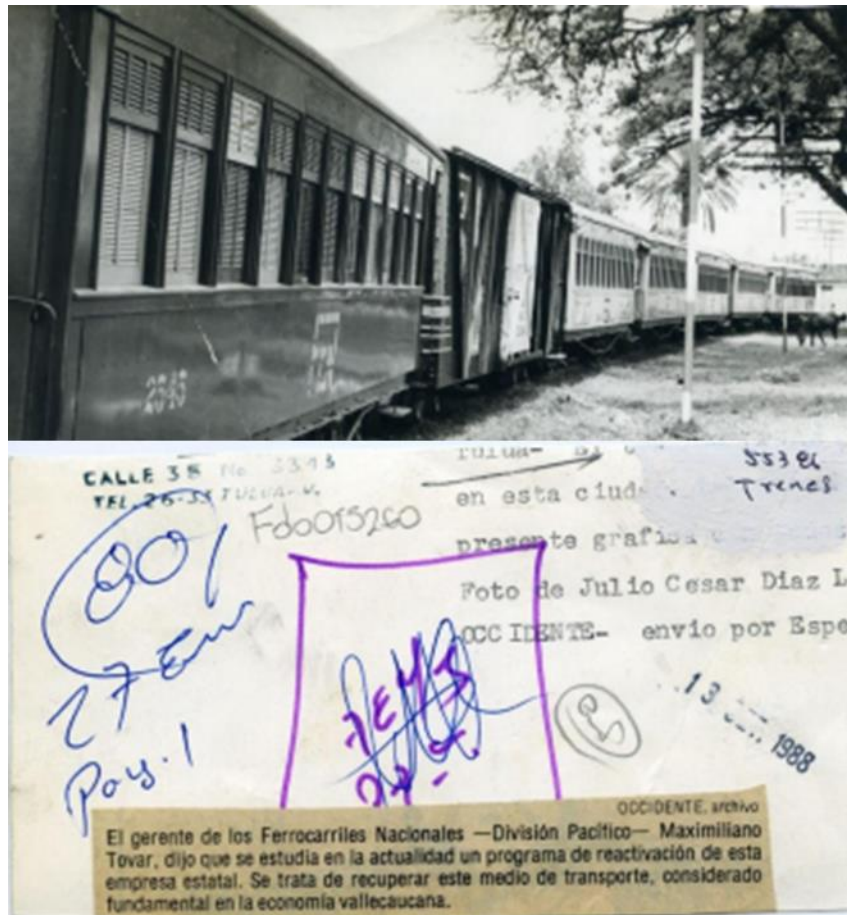
*Recorridos sin terminar* es un proyecto documental que se concentrará en mostrar cómo la desaparición del tren en el Valle del Cauca afectó la vida cotidiana, e influyó en elementos como el cine y la cultura. Mostrará también, de manera detallada, el estado actual de las instalaciones del ferrocarril. En términos de producción, el documental se desarrollará en cinco fases: investigación, preproducción, producción, postproducción y socialización.

En primer lugar, la investigación, con la que se buscará recopilar, analizar y organizar la información que será útil para la construcción del proyecto. En segundo lugar, la preproducción, responsable de la planeación del proyecto teniendo en cuenta su viabilidad; en la producción se ejecutará lo propuesto en la etapa de preproducción considerando las posibilidades de acción, sin descartar la idea de agregar nuevos elementos a la hora de salir de rodaje. En cuarto lugar, la postproducción se encargará de la revisión del material conseguido durante el rodaje, la selección y el montaje de este material fílmico. En quinto y último lugar, se realizará una visualización del producto ya montado.

Como parte del proceso de investigación, ya se ha realizado un proceso de búsqueda en bancos de imágenes, bibliotecas y hemerotecas de fotografías de archivo de las estaciones del ferrocarril en Cali y en el Valle del Cauca, se obtuvieron los permisos de uso para cada una de las imágenes que serán utilizadas en el corto, que se encuentran en el reverso de cada una de las imágenes. Se adjuntan estos permisos en la sección Permisos y Autorizaciones y se muestran a continuación.

### **Figura 5**

*Fotografía de un tren en movimiento*



*Nota.* Archivo fotográfico de la Biblioteca Departamental, s.f.

### **Figura 6**

*Fotografía de locomotora liberando humo*



*Nota.* Archivo fotográfico de la Biblioteca Departamental, s.f.

### **Figura 7**

*Tren estacionado en el taller de Chipichape*



*Nota.* Archivo fotográfico de la Biblioteca Departamental

### **Figura 8**

*Trenes estacionados en la estación de Cali.*



*Nota.* Archivo fotográfico de la Biblioteca Departamental, s.f.

**Figura 9**

*Fotografía de personas esperando el tren*



*Nota.* Archivo fotográfico de la Biblioteca Departamental, s.f.

Respecto a las locaciones que se utilizarán en el rodaje de *Recorridos sin terminar*, hay cinco identificadas que son las estaciones del tren Cali, Palmira, Buga, Andalucía y Cartago. Estos lugares fueron elegidos principalmente porque el documental hará uso de una metáfora sobre el trayecto de un tren que recorre el Valle del Cauca y cada estación es una parada que es, a su vez, una temática. Es decir, cada temática contará con una estación y el tren al salir de una estación estará dando final al tema que se esté hablando y servirá para conectar con el siguiente. Al escoger las estaciones de tren del Valle del Cauca se abre la posibilidad de mostrar con detalle cómo se encuentran las instalaciones en el presente y cómo ha sido el paso de los años en las estaciones que, en algunas ocasiones, han sido descuidadas por los entes gubernamentales a cargo.

Como parte de la producción es necesario mencionar varios equipos que serán fundamentales para realizar el rodaje, estos equipos son: dos micrófonos de solapa que se utilizarán para tener registro de las entrevistas, un micrófono de condensador que será útil para capturar sonidos de ambiente y generales, una cámara Canon Rebel T6i con un objetivo zoom 18-55 mm y un lente 50 mm, opcional a esto un lente 30 mm para tomas detalladas. De igual manera sería útil un Flex y un juego de luces ARRI para las entrevistas.

En la postproducción se organizará y montará todo el material recogido durante el rodaje. En primer lugar, será necesario bajar todo el material a un disco duro en el que se pueda guardar con seguridad todo el material obtenido, además de tenerlo guardado en el computador en donde se hará la edición. En segundo lugar, se organizarán los videos e imágenes para crear un primer corte. El documental se montará en el programa de edición Premiere Pro CC 2022. En tercer lugar, se hará el montaje. En cuarto lugar, se realizará la colorización de las imágenes y los últimos efectos. Para la postproducción de sonido se utilizarán los sonidos grabados en el rodaje como parte del sonido diegético del documental, se editarán para quitarles los no acordes a la producción. Se procederá con una búsqueda en bases de datos de los efectos que darán vida a la propuesta sonora del tren fantasma, por ejemplo sonidos del silbato de la locomotora, el de las ruedas al frenar, el murmullo de las personas esperando en la estación, entre otros sonidos que funcionen para crear el paisaje sonoro de la metáfora del tren fantasma. Una vez obtenidos los sonidos, se realizará el montaje; las voces del narrador serán grabadas en el estudio de radio de la universidad Javeriana para tener un mejor sonido.

Por último, se realizará una proyección en el estudio de televisión de la Universidad Javeriana en Cali para un grupo objetivo entre 10 a 15 personas, en edades entre los 18 y los 40

años, que sean ciudadanos de la ciudad de Cali, que harán una retroalimentación del producto final. Sus respuestas y sugerencias, serán tenidas en cuenta para la realización de ajustes que sean pertinentes antes de que el cortometraje inicie su exhibición y distribución en festivales de cine.

### **Propuestas del departamento de fotografía**

Para el documental *Recorridos sin terminar* se utilizará una iluminación natural con el propósito de que el espectador pueda conectarse con la realidad del documental. Para la iluminación en espacios abiertos se buscarán días soleados y se trabajará principalmente en horarios entre las diez de la mañana hasta las siete de la noche cuando el sol ya ha bajado por completo. También se pretende hacer uso de los momentos previos al atardecer para mostrar un tono nostálgico utilizando una metáfora sobre el final del día: el día se está acabando, al igual que la época de oro del tren, y ahora solo quedan vestigios de lo que algún día fue.

Los espacios como las estaciones de tren que se muestran en la actualidad no tendrán una iluminación artificial, buscará ser lo más realista posible para que quede registrado cómo se ven las estaciones de tren hoy en día. Sin embargo, en caso de ser necesario, se podrán corregir algunos errores de iluminación utilizando herramientas externas como luces, flex o, si es el caso, con algún programa de corrección de iluminación como Premiere Pro. Se mostrarán las estaciones en días soleados con la idea de que haya colores cálidos para que el espectador perciba una sensación de calidez, que pueda evocar alegría, y una sensación positiva. Se manejará una iluminación suave, y se buscará que el personaje también tenga una luz de rebote.

En cuanto a los personajes entrevistados que contarán sus testimonios, estarán ubicados en alguna de las estaciones y caminarán por ellas, situándose en un lugar desde el que se verán las vías del tren (Ver ejemplo en la Figura 10). El escenario tendrá un desenfoque ligero para que la atención esté dirigida principalmente al entrevistado.

**Figura 10**

*Ejemplo de locación para entrevistados*

**Colorización**

La gama de colores del documental buscará un tono dirigido a la nostalgia en el espectador, o estará pensada en colores opacos si no que buscará tonalidades vivas como amarillos o naranjas y en algunas ocasiones verdes. El sentido de este recurso será mostrar una nostalgia que está viva, pensando en la idea de mostrar que, aunque la infraestructura del tren esté abandonada, la vida siguió adelante, un ejemplo es la presencia de vegetación y naturaleza cubriendo instalaciones y vías. Se habla de la nostalgia como esa sensación de no retorno, los momentos que fueron y ya no son; con esa idea de que se extrañan los momentos pasados, pero que se les mira con buenos ojos y con la idea de que en algún momento esas cosas volverán.

A continuación, algunos ejemplos de colorización:

**Figura 11**

*Estación del tren de Palmira*



**Figura 12**

*Estación de tren de Zarzal*



Nota. Tomado de *La estación del olvido*. Juanchosfilm, 2020.

**Figura 13**  
*Gama de colores 1*



**Figura 14**  
*Gama de colores 2*



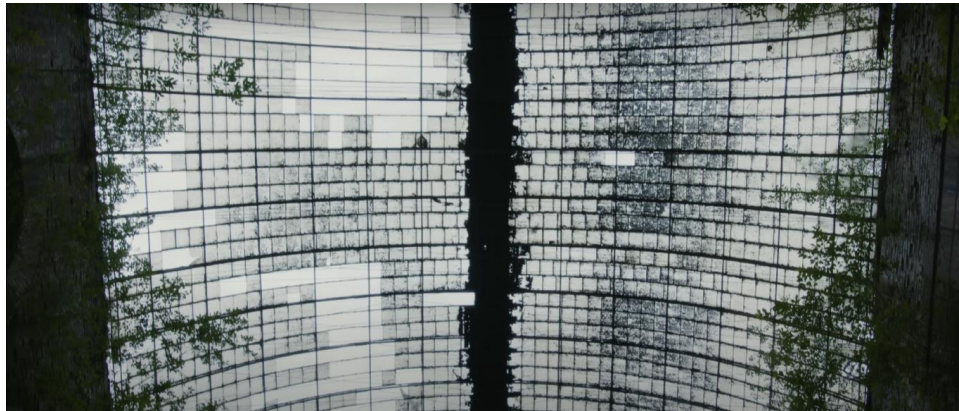
En el documental habrá una gran variedad de planos; grandes planos generales se utilizarán para mostrar la fachada de las estaciones, las vías del tren y los paisajes en mayor medida, aspectos arquitectónicos específicos de cada lugar; las formas que se crean entre las estructuras olvidadas con planos contrapicados y picados a los edificios, desde adentro y desde afuera de las

edificaciones, los espacios vacíos y hondos en los pasillos; planos estáticos de las taquillas y cámaras de control, las disposiciones de los vagones sobre las vías en estado de deterioro, ya sea desde la estación o dentro de los ahora lotes en los que se encuentran.

En esta primera visión de planos se pretende que la soledad, el abandono y el paso del tiempo sean protagonistas desde la amplitud de los paisajes vacíos, el deterioro a gran amplitud. Ejemplos de los planos que se buscan de las estructuras fueron tomados con referencia del trabajo audiovisual de Shiey (2013) y sus recorridos por tren, como también sus exploraciones urbanas en estructuras abandonadas. A continuación, algunos ejemplos de planimetría:

### **Figura 15**

*Plano contrapicado de una estación de tren*



### **Figura 16**

*Plano medio de una puerta abandonada*



**Figura 17**  
*Plano general simétrico*



**Figura 18**  
*Plano general de una bodega abandonada*



**Figura 19**

*Plano simétrico de la estación Andalucía*



Se pretende establecer una sensación de recorrido visual con las estructuras denotando el ambiente específico que ocurre en cada uno de estos sitios, pasando de lo macro, como las grandes estructuras que son las estaciones, las vías del ferrocarril y las plazas de están en las estaciones, a lo micro, como grietas en la pared o el piso, el óxido de las vías o pequeños detalles en las estaciones de tren. Un ejemplo de esto es hacer trávelin y planos secuencias, dispuestas de distintas formas, como la vista de la carrilera de Cali desde un vehículo en movimiento acompañando el recorrido, así como un plano secuencia de un plano subjetivo de una persona transitando por las instalaciones de las estaciones con la intención de generar un ambiente más inmersivo dentro del documental.

*Recorridos sin terminar* buscará ser detallado para mostrar con delicadeza muchos aspectos del ambiente de las estaciones de tren en la actualidad, denotando el paso del tiempo; ejemplos más específicos se pueden encontrar en los detalles de paredes, el óxido de las maquinarias, maleza en los rieles y edificaciones, grafitis, restos de basura, así como las demás cosas que habitan dentro las locaciones, exhibiendo las condiciones en las que se encuentra el espacio; para esto se hará uso de muchos planos detalles, primeros planos y planos medios cortos para los entrevistados o cerrados para dar detalle de objetos . En algunas ocasiones habrá planos simulando el movimiento de un tren o de una persona en movimiento, en esas ocasiones se hará uso de planos subjetivos.

Adicional a esto, se hará uso de material de archivo audiovisual de época para establecer un contraste entre la ubicación, las instalaciones, el abandono, la reutilización del espacio, y cómo se puede ver en la actualidad a través de superposiciones de imágenes y contraposición de las mismas.

### **Propuesta del departamento de Sonido**

Principalmente existirá una metáfora de un tren fantasma refiriéndose a la idea de que el tren es algo de lo que se habla o se escucha con mucha frecuencia, pero nunca llega a verse una reactivación del sistema ferroviario. En la actualidad, el tren y la reconstrucción de las vías como la renovación del sistema ferroviario es un tema que se escucha hablar en la política, en los periódicos, las noticias e incluso se llega a oír de voz a voz, pero esta es una temática que lleva sonando varios años; desde el 2019 con las propuestas de la Gobernadora Clara Luz Roldán, que para el final de su periodo en la gobernación, dejaría unicidad las primeras líneas del tren de cercanías (Medina Peña, 2020). Al día de hoy, no se ha visto nada relacionado con esta propuesta. De esto, surge la idea de hacer una reconstrucción sonora que demuestre la idea de un tren fantasma, se utilizarán sonidos no diegéticos para reconstruir un ambiente de cosas que no existen, se buscarán en galerías de sonidos de uso libre sonidos como el característico ruido del silbato del tren, las locomotoras al encender y arrancar, el sonido de los rieles, entre otros. Para la realización de este diseño sonoro comenzará con la búsqueda del sonido de los trenes que se utilizaban en el Valle Del Cauca, específicamente identificando cuáles son los modelos que más se usaban. Una vez definido esto, se aplicará un montaje y la técnica de paneo sonoro para generar un efecto de acercamiento y alejamiento del ruido, pasando siempre de izquierda a derecha, para que se sienta que el tren siempre está yendo en la misma dirección. Cabe aclarar que la mención de tren fantasma, no corresponde a la intención de dar un carácter caricaturesco, esta es una metáfora; contrario a lo que se puede pensar, no significa que el tren vaya a emitir sonidos fantasmagóricos o que la música que lo acompaña sea de ambiente de terror; lo que se quiere decir con esta metáfora, es que nunca se llegara a ver en pantalla, solo se oirá a través de una reconstrucción sonora que, acompañada de imágenes en movimiento dará la sensación de que existe un tren que no será visto.

Las entrevistas estarán grabadas directamente con un micrófono de solapa y un micrófono boom para capturar los sonidos del entorno, la voz del interlocutor también estará microfoneada,

para tener un registro de la entrevista, aunque cabe la posibilidad de que no se use la entrevista completa o no salgan algunos fragmentos de la entrevista en el producto final.

Para dar cuenta de que los lugares habitados por los trenes (estaciones) no eran lugares vacíos o estáticos, se hará una reconstrucción sonora de cómo sonaría una estación de tren en hora de salida de las locomotoras. Esta reconstrucción sonora se realizará a través de sonidos extraídos de páginas de libre distribución de sonidos. Se hará uso de voces de muchedumbre, gritos de vendedores ambulantes, sonidos de trenes acelerando y frenando, del silbato de las locomotoras, voces de pregoneros avisando que ya va a ser la última salida, entre otros sonidos. Paralelamente se tendrá en cuenta la opinión de los entrevistados, que son personas que estuvieron y vivieron la época del tren, para que nos comenten cómo recuerdan que sonaban las estaciones, así se tendrá una reconstrucción sonora más fidedigna a la realidad. También se realizará una grabación de sonido con micrófono abierto dentro y fuera de las estaciones del ferrocarril, para recrear el paisaje sonoro que contraste con la reconstrucción sonora planteada anteriormente. *Recorridos sin terminar* tendrá espacios en los que no se escucharán las reconstrucciones sonoras de las metáforas anteriormente descritas.

### **Propuesta de Montaje**

El montaje es uno de los procesos de post producción más importantes de cualquier proyecto y, en general es una de las partes más importantes de los proyectos documentales, esta no es la excepción. El proyecto *Recorridos sin terminar* tiene un componente observacional y poético, la imagen y los objetos tienen mayor importancia que los testimonios que se van escuchando. Por este motivo el montaje se concentrará en mostrar las imágenes y que transmitan esta intención de nostalgia, de vida y de abandono planteadas en apartes anteriores. Se utilizará la modalidad poética para mostrar planos que vayan más allá de lo general, es decir que se enfatizará en planos detallados o que busquen nuevos puntos de vista, esto con la intención de reforzar las ideas planteadas en el apartado de planimetría. Además, la modalidad observacional, en el sentido de tratar de observar los espacios en su totalidad, donde la cámara será solo un ojo que observa y no interferirá con los espacios, no modificará los eventos, solo los estará observando, la cámara está pensada para que sea una ventana de la realidad.

Ahora bien, hablando del montaje en postproducción, está abierto a la posibilidad de agregar distintos o nuevos elementos a los ya planteados en el guion. Estos cambios sólo se realizarán en pro de mejorar las ideas que al momento del rodaje no hayan funcionado o en caso tal de que surja una idea que funcione aún mejor que la planteada en el guion. De esta manera la edición también tiene un grado de flexibilidad para mejorar errores o manejar ideas que hayan surgido en el rodaje y acoplarlas al producto final.

### **Informe de investigación**

El tren fue un invento que revolucionó la historia del mundo, facilitó el desplazamiento a través de grandes distancias, el transporte de carga y la conexión de varios lugares por medio de una sola vía (Cove, 2020), generando desarrollo en ámbitos como la agricultura y la minería y en proyectos que requerían transportar grandes cantidades de peso (González, 2014). Tuvo gran impacto en el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, pues se pudieron transportar armamentos o tropas por toda Europa (Cove, 2020), e incluso, fue utilizado para transportar condenados y víctimas hacia y desde los campos de concentración nazis.

Es un medio de transporte que ha aparecido en el cine a lo largo de toda su historia. Con el inicio del cine en Francia, los hermanos Lumière (Lumière y Lumière, 1896) filmaron *La llegada de un tren a la estación de La Ciotat* y, desde eso, ha sido una temática recurrente en distintas películas, desde *Asalto y robo a un tren* (Porter, 1903) hasta su aparición en *La vuelta al mundo en ochenta días* (Anderson, 1956). A medida que el cine fue evolucionando, el tren fue un tema que siempre regresaba a la pantalla como parte de la vida moderna. Hoy en día el cine aún muestra esta implicación temática como un recurso narrativo de uso frecuente, desde documentales que hablan del desarrollo del tren en la historia, hasta películas de acción y aventura. (Cove, 2020; Pereira, 2013).

En Colombia, el primer proyecto de construcción de una vía férrea vio la luz en 1872. Durante la construcción de estas vías algunos contratos no se cumplieron debido a la corrupción; por estas problemáticas, nuevos contratos surgieron para la creación de las vías férreas que unieron luego al país. En medio del desorden burocrático, el proyecto tardó más de lo establecido en un principio. Para 1954, con la creación de la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FCN) se logró unificar el sistema férreo colombiano. Tras un largo periodo de vigencia del

ferrocarril, gracias al desarrollo de la ingeniería (Poveda, 2002), período durante el cual el ferrocarril adquirió una considerable importancia económica y cultural en Colombia. Con la puesta en marcha del tren, el país se benefició de innumerables formas a lo largo del territorio; sin embargo, debido a la carencia de planes estratégicos que ayudaran al progreso y manutención del sistema ferroviario del país, este fue perdiendo importancia y como resultado el servicio se volvió deficiente y poco atractivo para el transporte de los productos de empresarios nacionales. Con el tiempo, el tren fue paulatinamente reemplazado por el transporte terrestre con camiones de carga, generando que distintas regiones y poblaciones que sustentaban parte de su economía alrededor del funcionamiento del tren, perdieran su principal fuente de ingresos, creando así problemas sociales en todo el país (Camacho Cortés, 1999).

Después de una revisión en el Archivo Fílmico Colombiano relacionada con la temática del tren, se observa que no existe una representación novedosa de la temática y que la mayoría de los referentes han sido desarrollados desde puntos de vista informativo, principalmente de corte histórico. En consecuencia, se realizó una revisión detallada en este archivo y en otras fuentes fidedignas, para identificar algunas formas en las que ha sido representado el tren en el cine; se encontraron que: González (2014) realiza un trabajo en el que investiga las incidencias del Ferrocarril del Pacífico vía Cali-Popayán, en los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba (Valle del Cauca) entre los años de 1915 a 1930. Su objetivo general consistió en identificar las transformaciones socioculturales y económicas que contribuyeron al cambio del espacio y de las percepciones en las regiones con la llegada del tren. Para poder identificar dichas transformaciones, se basó en fuentes primarias y secundarias archivísticas, hemerográficas, fotográficas y bibliográficas, como el Archivo Histórico Municipal de Cali, algunos tomos de la Gaceta Departamental y Municipal y del Archivo General de la Nación. Con respecto a las fuentes hemerográficas, se revisaron periódicos como El Ferrocarril, El Relator, El Correo del Cauca y el Magazine Despertar Vallecaucano. Para lo fotográfico se revisó el Archivo de Patrimonio Fílmico y Fotográfico del Valle del Cauca.

En los resultados se identifica que la llegada del ferrocarril a los distintos poblados trae consigo distintos beneficios: centro de comunicación, tránsito de ganado, cultivo de café y evitar caminos que impedían la actividad comercial. También en Cali se utilizaba como un medio de transporte para entretenimiento y momentos de esparcimiento, dejando regalías para la capital del Valle del Cauca. Como conclusión, este cambio en la manera de transportarse de los vallecaucanos

representó un desarrollo para la economía, generando ingresos y más trabajos, así como un impacto en los sectores agropecuario y minero. Respecto a su construcción, se logra concluir que su construcción se logró finalmente por concesiones.

Cataño y Romo(2017), hicieron una serie documental *Efecto Mariposa* que muestra diferentes aspectos de la cultura vallecaucana; en el capítulo seis, *El Tren*, hacen un recorrido histórico sobre el tren en el Valle del Cauca, que tiene como objetivo enseñar el significado de este medio para la región; usaron como fuentes materiales fotográficos e históricos del archivo de la Biblioteca de la Universidad del Valle y se recogieron los relatos de diferentes ciudadanos que trabajaron en el ferrocarril o tuvieron alguna relación con este. Con este reportaje se demuestra que en la historia del tren existieron retrasos, pero que con su llegada el transporte de grandes mercancías del sur occidente del país hacia el centro fue mucho más sencillo, facilitando además la exportación de mercancía que se dirigía a los puertos.

Con la construcción de las vías para automóviles el tren fue decayendo ya que no podía competir con los gremios de transporte terrestre debido a que tanto el Estado como las empresas privadas estaban invirtiendo más en el sistema terrestre del país. Por último, se concluye que el ferrocarril en Colombia tuvo distintos significados para aquellas personas que estuvieron y para quienes vivieron en la época en la que estuvo en pleno funcionamiento y que hoy lo recuerdan con nostalgia.

Núñez e Hincapié (2019), plantean que uno de los problemas que ha tenido el cine latinoamericano ha sido la falta de producción y difusión fílmica; esto hace que los investigadores de cine escriban sobre historias basadas en las representaciones americanas o eurocéntricas lo que ha provocado una carencia de experiencias relacionadas con el territorio nacional. Se puede afirmar pues, que el tren es un elemento en el que el cine colombiano no ha indagado o profundizado, generando carencias en cuanto a las representaciones artísticas sobre el tema. A pesar de esto, Colombia, aunque no ha sido uno de los países pioneros en el cine latinoamericano es un país que también aportó su grano de arena al desarrollo del nuevo cine latinoamericano, por lo que tampoco se queda atrás en la exploración audiovisual e interés de generar un estilo propio cinematográfico.

Con el surgimiento del cine aparece el género documental que, en un principio, se enfoca en relatar la realidad, los cinematógrafos colocaban la cámara estática y registraban la vida que pasaba por delante. Este género no se diferencia tanto de la ficción pues ambos cuentan historias, pero utilizan distintas formas narrativas para presentarlas (Sellés, 2008). Gracias a sus

características, se volvió una herramienta fundamental para difundir la historia; por ejemplo, el documental histórico sirve para reconstruir el pasado y reflexionar sobre cómo se transmite la historia; trata además de temas políticos y puede estar ligado a ideologías o creencias a partir de las que reflexiona en su contenido; se puede relacionar con historias y acontecimientos concretos, retratando distintos campos de la vida. El documental es un género difícil de definir debido a sus múltiples aspectos en términos audiovisuales que no pueden abarcarse en un solo término (Sellés, 2008).

### **Tabla de entrevistas**

Se exponen varios fragmentos de las entrevistas que se realizaron a distintas personas. Para elegir las se tuvieron en cuenta experiencias significativas con el tren que les dieran un acercamiento al tema; esto se hizo primero, a través de una convocatoria en redes sociales en las que debían relatar sus vivencias en diferentes recorridos que realizaron en el tren dentro del territorio del Valle del Cauca. Después de leer todas las respuestas se seleccionó un grupo de personas que se escogió principalmente por la importancia significativa con la que cuentan sus historias, esta idea se vio transmitida por la comunicación personal del autor a la hora de entrevistar y escuchar sus historias.

Las personas elegidas no se vieron involucradas en el proceso de construcción del sistema férreo, pero demostraron tener cercanía con la temática a través de sus vivencias. A estas personas se les hizo una entrevista semi estructurada, se deja abierta la posibilidad a que surjan nuevas preguntas en medio de los conversatorios.

- ¿Cómo ha sido tu experiencia con el tren?
- ¿Qué recorridos has hecho?
- ¿Cuándo fue la última vez que montaste en un tren?
- ¿Qué es lo que más recuerdas de viajar en tren?
- ¿Por qué crees que el sistema férreo dejó de funcionar en Colombia?
- ¿Por qué crees que el tren debería volver a funcionar en Colombia?
- ¿Crees que el tren y el cine están relacionados?
- ¿Cuáles serían los beneficios de un sistema ferroviario en lugar de un sistema terrestre con base en camiones?

- ¿Crees que la cultura caleña se vio afectada por la desaparición del tren?

**Tabla 1**  
*Conclusiones de la entrevista*

Nombre	Edad	Rol	Localización	Conclusiones
Manuel Tovar	26	psicólogo	Cali, Colombia	<p>“Yo me acuerdo que yo viaje en tren, varias veces de pequeño, uno de esos trayectos fue con el colegio e hicimos un viaje de Guacarí-Cali, aunque creo que paramos en Palmira para visitar también un museo. Fue muy emocionante porque yo me acuerdo de chiquito que viajar en tren era todo un evento, el tren me parecía impresionante y la estación de Guacarí era muy linda.</p> <p>Recuerdo también que los asientos del tren quedaban en frente de otros asientos y uno quedaba cara a cara con otras personas, considero que esto permitía que entre las personas existiera una mayor comunicación y creaba espacios de interacción social entre personas. Pero bueno. Para mí de niño esos asientos eran una cosa nueva que me permitía hablar con mis compañeritos, jugar y toda la cosa. Yo considero que el tren puede llegar a ser un espacio social y porque tiene todo el sentido, puede ser como una plaza o una estación de bus en donde se ve mucho movimiento.”</p>
Juan Calle	21	Comunicador	Cali, Colombia	<p>“Yo viajé en tren muy de niño, fue un viaje de Armenia hasta Cali, en esa ocasión viajaba con mis abuelos, me acuerdo que fue muy emocionante ver el tren llegar a la estación y una vez montados también fue genial mirar como el tren viajaba por otros lugares que no fuera la carretera normal. Yo creo que el tren dejó de funcionar en Colombia por temas del narcotráfico, en su época seguro era más fácil transportar las mercancías en transportes privados y claro como en el tren no estaba el negocio, se fue acabando poco a poco. Aun así, eso no tiene ningún sentido, como un país que tiene toda la infraestructura ya montada deja de usar un medio de transporte tan eficaz como es el tren. En otros países o en otras partes del mundo, el tren no solo es un medio de transporte masivo de carga y de turismo o transporte. Son lugares culturales en donde muchas personas se encuentran y viven su día a día. Yo creo que sería muy importante que el tren en Colombia volviera a funcionar con normalidad sería lo más lógico, ya que una cosa no quita la otra. El transporte particular de camiones no evita que se pueda usar.”</p>
Valentina Mera	23	Bióloga	Cali, Colombia	<p>La última vez que monté en tren fue hace mucho tiempo, creo que fue entre 2007 y 2009, cuando era pequeña. El trayecto era Cali-Armenia, pero para ser más específico era hasta Tebaida. En esa ocasión viajamos toda mi familia, o sea mis padres, mi hermano y mi abuela. Lo que más me gustó fue que el tren viajaba por lugares nuevos y los paisajes eran muy bellos. El único problema que yo sentí en su momento es que el tren iba un poco lento y el tren sonaba mucho, se notaba bastante que era una locomotora antigua porque parecía que se iba a desarmar. Yo creo que el espacio que brinda el tren es un espacio totalmente social, desde su estación hasta la forma en la que uno va sentado, pero me parece un gran error que el tren</p>

				<p>no esté en funcionamiento. Me parece que este es un medio esencial que afecta menos un ecosistema, no como una autopista en donde pasan carros, buses, camiones, tractomulas y me parece que con un tren podemos mejorar la comunicación entre veredas. Ya que con este podremos acceder a esos lugares en donde no es tan fácil poner vías accesibles, entonces se podría poner una vía férrea, entonces creo que con un tren se podría hacer esas cosas mejor por muchos motivos.</p>
Ángela Pulido	60	Periodista	Cali, Colombia	<p>Yo monto en tren desde pequeña, he montado en varias partes del país. Uno de los que más me acuerdo fue en Bogotá en el tren de La Sabana, el cual es un tren que viaja al borde de la montaña. Ahora bien. Cuando llegué a Cali, al Valle del Cauca, tuve la oportunidad de montar en tren, pero ahora con mis hijos, fue otra experiencia totalmente diferente. Fue como volver a enamorarme de una experiencia que ya me había enamorado de pequeña y lo más bello es que la pude compartir con mis hijos. Yo creo que realmente me gusta es ahora de grande. Cuando escuchó los pitos, los chillidos, el ruido del tren estos sonidos me transportan a mi infancia. Yo creo que el tren es como un personaje cultural que de cierta manera todos conocemos y que es injusto que ahora pocas personas puedan utilizarlo o haya pocas personas que puedan contar que han podido montar en tren. Con uno de mis hijos, Juan José, menor, nos encantaba ver el tren pasar. por eso salimos a ver el tren pasar bien temprano en la mañana y como el tío de Juan José trabaja en Ferrocarriles del Pacifico, le decía a los conductores que cuando nos vieran tocaran el pito para que nosotros lo pudiéramos escuchar mientras él pasaba</p>
Nory Zúñiga	64	Enfermera	Cali, Colombia	<p>Yo monto en tren hace muchos años, no me acuerdo muy bien hace cuánto. La vez que monte iba con un grupo de más o menos 15-20 personas distribuidas en los vagones. El recorrido que hice esa vez fue Cali-La Cumbre. Ese recorrido es muy bello porque al subir la montaña uno ve gran parte del valle y se ve demasiado lindo. Me acuerdo que de niña tuve la oportunidad de viajar mucho en tren, la mayoría de veces el trayecto era Cali-Buga. Por esta misma razón cuando tuve a mis hijos en varias ocasiones los lleve a que montaran para que ellos también tuvieran la oportunidad de conocer esta experiencia y es una lástima que hoy en día no exista la posibilidad de usarlo, ya que en otros países el tren es un medio importantísimo, por ejemplo, en Europa. Yo creo que allá lo utilizan más que un carro o un avión, porque a diferencia de un bus este sería más rápido ya que no tiene que estar parando a cada rato y no tiene que compartir la vía con otros vehículos.</p> <p>Últimamente he oído que se va a llevar a cabo un plan que va a traer de regreso el tren turístico, es algo llamado “El tren de cercanías”, pero solo he escuchado que lo han retrasado. Aun así, cada que lo escucho me entra un poco de nostalgia, yo creo que en algún momento se terminará ese proyecto. Yo considero que viajar en tren es un tremendo paseo y me gustaría hacerlo apenas se pueda.</p>



Para mas detalle el cronograma se encuentra completo en la sección de anexos 1

**Presupuesto**

FASES	ACTIVIDADES	VALOR	CANTIDAD	VALOR	RECURSOS	RECURSOS
		UNITARIO		TOTAL	PROPIOS	INSTITUCIONALES
<b>PRE- PRODUCCIÓN</b>	Producción	100.000	1	100.000	100.000	0
	Dirección	100.000	1	100.000	100.000	0
	Transporte, scouting, peajes Valle del Cauca	10.000	10	100.000	100.000	0
	Transporte	100.000	1	100.000	100.000	0
	Productor	300.000	1	300.000	300.000	0
<b>PRODUCCION</b>	Director	300.000	1	300.000	300.000	0
	Director de fotografía	150.000	1	150.000	150.000	0
	Director de sonido	150.000	1	150.000	150.000	0
	Director de arte	150.000	1	150.000	150.000	0
	Alquiles de cámaras	340.000	5	1.700.000	0	1.700.000
	Alquiler de iluminación	285.000	5	1.425.000	0	1.425.000
	Alquiler de sonido	280.000	5	1.400.000	0	1.400.000

Transporte Palmira ida y vuelta	50.000	3	150.000	150.000	0
Transporte Buga ida y vuelta	60.000	3	180.000	180.000	0
Transporte Andalucía ida y vuelta	70.000	3	210.000	210.000	0
Transporte Zarzal ida y vuelta	80.000	3	240.000	240.000	0
Transporte Cartago ida y vuelta	100.000	3	300.000	300.000	0
Desayuno por 5 días	31.000	1	31.000	31.000	0
Almuerzo por 5 días	60.000	1	60.000	60.000	0
Cena 5 días	50.000	1	50.000	50.000	0
Fotocopias	4.000	1	4.000	4.000	0
Alquiler cabina de radio	1.214.000	1	1.214.000	0	1.214.000

---

<b>POST- PRODUCCIÓN</b>	Montajista		300.000	1	300.000	300.000	0
	Alquiler de equipos de edición x día		1.135.000	14	15.890.000	0	15.890.000
	Colorización		513.000	3	1.539.000	1.539.000	0
	Gráficos		500.000	1	500.000	500.000	0

## **Socialización de la propuesta**

Una vez se realizó el montaje del teaser/ trailer se reunió un pequeño grupo focal que consto de tres estudiantes de comunicación de la universidad javeriana con el fin de conocer diferentes perspectivas y establecer mejoras en la construcción del documental, para la realización de esta conversación se realizó una reunión virtual en donde se les mostro el teaser/trailer, al finalizar la proyección se hizo una socialización de lo visualizado.

## **Audiencia**

Los sujetos que participaron en la socialización del teaser/trailer del documental *Recorridos sin terminar* son estudiantes de la carrera de comunicación de la Universidad Javeriana Cali que se encuentran entre sexto y noveno semestre y tienen una edad aproximada entre 20 y 30, estos estudiantes tienen una fuerte relación con el mundo audiovisual, pero tienen poco conocimiento sobre la historia del tren en el valle del cauca.

## **Metodología de la validación**

Para la realización de la visualización del teaser/trailer se realizó una reunión virtual en donde se le mostro al grupo focal el producto, una vez terminada la visualización se abrió el espacio para que los observadores pudieran dar la opinión del producto que se les acaba de mostrar sin la necesidad de hacer preguntas debido a que no se quería sesgar las opiniones de los observadores. Esta reunión virtual se realizo el día 18 de junio de 2023 a través de la plataforma de zoom y la reunión tuvo la duración de aproximadamente 45min a 1 hora.

## **Resultados de validación o socialización**

Durante la socialización del teaser salieron varios temas que se pueden corregir sobre el producto, uno de los más resaltados fue el sonido del video tenía bastante que pulir, aunque se resaltó que las metáforas sonoras del tren fantasma eran una gran idea, la realización tenía que mejorarse debido a que varios audios todavía se les escuchaba el inicio y la entrada del sonido, al igual que mejorar los niveles de audio. Por otra parte, se habló de lo interesante que era la fotografía ya que las estaciones de tren son lugares que cargan mucha historia y tienen estructuras muy hermosas por ende es muy interesante tratar de retratar esos lugares y tratar de capturar lo bellos

que pueden llegar a ser. Por último se resalta la importancia de dar una contextualización a la imagen, porque no hay contexto de donde son las imágenes, se da a entender que es en el valle del Cauca pero no se sabe de dónde son las estaciones, por este motivo sería importante conocer un poco de cuál es la estación y donde queda.

### Referencias

Anderson, M. (Director). (1956). *Around the World in Eighty Days* [La vuelta al mundo en ochenta días] [Película]. Michael Todd.

Cataño, C., Romo, H. (Productores ejecutivo). (2017). *El efecto mariposa* [Serie documental]. Red Arrow Studios; Discovery Channel.

Apellido, N., Apellido, N. (Productores ejecutivo). (2018). *How trains changed the world* [Serie documental]. Red Arrow Studios; Discovery Channel.

Camacho Cortés, M. (1999). *El ferrocarril: el camino de la esperanza al ocaso* [Documental]. Audiovisuales.

Escobar, J. A y Martinez Crismatt, N. M. (2019). *El lejano ruido del tren*. <https://cutt.ly/N4ndGk4>

González Henao, L. M. (2014). Incidencias del Ferrocarril Del Pacífico vía Cali – Popayán en los poblados de Jamundí, Guachinte y Timba (Valle) 1915 – 1930 [Monografía de Pregrado]. Universidad del Valle. <https://cutt.ly/C4nfWup>

JuanchosFilm. (12 de diciembre de 2020). *La Estación del Olvido* [Video]. YouTube. <https://cutt.ly/o4nfXRg>

Lumière, L., Lumière, A. (Director). (1896). *L'arrivée d'un train à La Ciotat* [La llegada de un tren a la estación de La Ciotat] [Película]. Société A. Lumière et ses Fils.

Medina Peña, D. (20 de enero de 2020). *Gobernadora, Clara Luz Roldán: “Tren de cercanías, nuestro principal reto que traerá desarrollo y bienestar”*. Gobernación del Valle del Cauca. <https://cutt.ly/U4b2Oap>

---

Molina, C., y Serna, S. (Directores). (2009). *Estació de l'oblit* [La estación del olvido] [Película]. Canónigo Films; Televisión de Galicia (TVG).

Nuñez Mulford, E. y Gutiérrez Hincapié, L. A. (2019). *Narrativa experimental como potenciador de la ficción audiovisual. Realización de un cortometraje de ficción*. Pontificia Universidad Javeriana Cali.

Ordóñez, L. (2016). *Los viajes que olvidamos* [Cortometraje Documental].

Pereira, M. (2013). El cine a todo tren. Letras libres. Recuperado de: <https://www.letraslibres.com/mexico/el-cine-todo-tren>

Porter, E. S. (Director). (1903). *The Great Train Robbery* [Asalto y robo de un tren] [Película]. Edison Studios.

Sellés, M. (2008). *El documental*. Editorial UOC. <https://cutt.ly/94ngStI>

Shiey. (2013). Shiey [Canal de YouTube]. YouTube. <https://www.youtube.com/@shiey/about>

## **Anexo 1. Fotografías tomadas en grabación**