

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE QUITO**

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACIÓN

CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

Tesis previa a la obtención del Título de:

Licenciada en Comunicación Social

TÍTULO: REPORTAJE PROMOCIONAL TURÍSTICO SOBRE LA RUTA IBARRA-SALINAS-PRIMER PASO Y RIOBAMBA-SIBAMBE (NARIZ DEL DIABLO) DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS

AUTORA:

Andrea Paola Cornejo Cajiao

DIRECTOR:

Lic. Patricio Rosas

Quito, Junio 2010

Los conceptos desarrollados, análisis, argumentación y trabajo periodístico realizado, son de exclusiva responsabilidad de la autora

Quito, 1 Junio de 2010

Andrea Paola Cornejo Cajiao
171914737-1

DEDICATORIA

El presente trabajo lo quiero dedicar a mi mami, ya que por largas noches acompañó el extenso cansancio de la autora. Quien motivó, presenció y vivió muchas de las experiencias aquí vertidas... Un gran Gracias a mi Normi, por ser el pilar de mi vida.

Así mismo, a mi papi Fernando, quien se enorgullece hoy, de ver mi sueño cumplido después de grandes esfuerzos, gracias papito por estar conmigo en las buenas y malas.

Mi querida Fer, por ser la mano dura que me guía en repetidas ocasiones.

Gracias papitos y Fernandita por ser parte de mi vida...

INDICE

Introducción.....	Pág. 5
-------------------	--------

Capítulo I

Problemática actual del turismo y la conservación del patrimonio cultural y natural del Ecuador.....	Pág.6
Gestión Actual del Gobierno Nacional.....	Pág.8
Indicios De La Ejecución De Recuperación Y Revalorización Del Ferrocarril A Través Del Plan De Desarrollo Sostenible Del Patrimonio Cultural-Turístico.....	Pág.9
Nuevo Paradigma Económico (ferrocarril).....	Pág.11
Coordinación Interministerial.....	Pág 12

Capítulo II

El reportaje como género periodístico.....	Pág.15
El Reportaje y sus orígenes.....	Pág.16
Partes del Reportaje.....	Pág.17
Características del Reportaje.....	Pág.18
Tipo de Lenguaje.....	Pág.19
La estructura externa del reportaje.....	Pág.19
La estructura interna del reportaje.....	Pág.20

Tipos de reportajes.....	Pág.21
Los Nuevos Escenarios del Periodismo de Investigación y el Reportaje Turístico.....	Pág.26
El Turismo en el Ecuador: Promoción Turística.....	Pág. 31
El Nacimiento de la Televisión en el Ecuador.....	Pág.41
El uso del reportaje objetivo en televisión para promocionar al turismo.....	Pág.43
La teoría de los usos y las gratificaciones	Pág.46

Capítulo III

El reportaje turístico promocional del ferrocarril.....	Pág.50
Pre producción del Reportaje, Plan de rodaje y Guiones.....	Pág.56
Conclusiones y Recomendaciones.....	Pág.86
Bibliografía.....	Pág.88

INTRODUCCIÓN

Este producto comunicativo se basa en la necesidad de producir reportajes de promoción turística del Estado, con el fin de crear nuevos ejes estructurales de ingresos económicos del país, a través del turismo interno y externo.

Un destino turístico que es necesario potencializar, es sin duda alguna el ferrocarril trasandino, debido a que desde hace 102 años se ha convertido en el centro del desarrollo productivo del país y en el primer medio de transporte que unió la cordillera de los Andes, pero que durante largos años entró en decadencia y olvido.

Hoy, gracias a la rehabilitación, recuperación y puesta en valor del ferrocarril, declarado en el 2008 como Patrimonio Cultural del Estado, el país recupera uno de los principales atractivos turísticos, cuyo fin es dinamizar las economías locales de las poblaciones que se encuentran asentadas a lo largo de la vía férrea.

Por ello, es imprescindible, que el Estado maneje estrategias comunicativas de difusión a través de los reportajes televisivos. Mecanismos claves que conlleven el mensaje de uso y conservación de nuestro patrimonio, logrando transformar a nuestro turismo en un turismo patrimonial de disfrute interno y externo, creando un nuevo imaginario colectivo sobre el tren de Alfaró: “El Tren más hermoso de Latinoamérica”.

CAPÍTULO I

1.- PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL TURISMO Y LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL DEL ECUADOR

En el Ecuador, el Patrimonio Cultural ha dejado de ser visto como una colección de bienes, muebles, monumentos, etc, hoy es una cuestión de identidad, de nuevos usos. Sin olvidar su condición y valor nacional, sin embargo el turismo en el país sigue siendo el mismo desde hace mucho tiempo atrás, en donde es común la utilización de “atractivos”, para el intercambio económico y “cultural”.

Lo que se ha convertido en un buen negocio para la empresa privada que se aprovecha del medio para obtener como fin un incremento al bolsillo y la pobreza cultural de los pueblos que mantienen una crisis de identidad y progreso.

Los espectáculos son vendibles, la arquitectura, la música, las fiestas, que para sus habitantes constituían parte de su historia, hoy, lamentablemente son parte del alboroto y el negocio a costa de la perdida y desconocimiento de la identidad.

El ferrocarril, declarado Patrimonio Cultural, pretende rescatar el valor auténtico social y turístico de los pueblos, para contribuir directamente al crecimiento económico y el repensar de lo nuestro.

La gran problemática del turismo actual radica en el pensamiento absurdo de los turistas nacionales de no valorar ni conocer las historias locales, leyendas, tradiciones, cultura e integración de los pueblos y solamente fijarse en un paisaje vistoso y diferente, hoy, eso es entendido como turismo.

Es necesario entonces, reconocer las diversas motivaciones por las cuales la gente viaja. En el Ecuador es preciso reorientar el ecoturismo y el agroturismo, el turismo revolucionario y étnico el de aventura y el de festivales, en donde se exhiben las formas alternativas, que evidencien un enriquecimiento social, diferenciado del simple paseo entretenido o relajado.

“Los estudios sobre turistas muestran que muchos no se comportan pasivamente: buscan actividades intensas, exploración y conocimientos creativos. En la medida en que esto es cierto para un porcentaje significativo de turistas, es posible imaginar que el turismo puede consistir en algo más que empaquetar productos culturales”.¹

El turismo cultural, consiste en repensar sobre nosotros mismos y lo que somos, nuestra historia, ancestros, festividades y desarrollo en las diferentes épocas, que evidencian un progreso cultural y enriquecimiento social, exponiéndose a interacciones efectivas, sin limitarnos, sin mostrar un antifaz o un teatro con el fin de incrementar los índices económicos.

“El turismo sería otra cosa si hubiera diálogo, y no sólo monólogos, entre los profesionales del turismo y la cultura. Si suponemos que el objetivo del turismo en tanto mercado es atraer más gente, construir y justificar más hoteles, más vuelos y tiendas y restaurantes ¿cuánta expansión pueden aguantar las ciudades convertidas en parques temáticos?. Creer que todo se arregla elitizando el turismo es ocultarse los conflictos interculturales, la confrontación de diferencias y desigualdades, que la globalización intensifica en todas partes”².

El turismo es complejo y rico, en donde se articula el espacio físico con la comunidad y su razón cultural de manifestación, por ello, es necesario que se rescate el valor turístico-patrimonial tanto de los pueblos como de los lugares; ratificando que nuestro país es

¹CANCLINI, Néstor, Turismo Cultural: Paranoicos Vs Utilitaristas, <http://ceas.files.wordpress.com/2007/03/2-canclini.pdf>,

² IDEM, pág.3

sumamente rico en capital humano y potencialidades turísticas aún desconocidas por muchos pero apreciadas por tantos.

1.1 Gestión Actual del Gobierno Nacional

“Mediante Acuerdo Ministerial N°. 029 del 1 de Abril del 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”. Su rehabilitación se ha constituido en un proyecto que convoca a la participación articulada de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, Turismo, Ambiente, Cultura, Inclusión Económica y Social, Sectores Estratégicos, Industrias y la Empresa de Ferrocarriles Ecuatoriano, Gobiernos y comunidades locales, Instituto de Patrimonio Cultural, Banco Central del Ecuador y la cooperación internacional, bajo la supervisión del Ministerio Coordinador de Patrimonio”³.

La decisión política del Presidente de la República, expresada en Decretos Ejecutivos de emergencia vial y del Patrimonio Cultural, ha permitido la liberación de fondos y emprendimiento de acciones para la rehabilitación de la Red Ferroviaria.

“Esta rehabilitación del ferrocarril es un proyecto de desarrollo sostenible multifacético, que beneficiará directamente a más de seis millones de habitantes de 10 provincias y 33 municipios del país. Rescatará y valorizará el Patrimonio Natural y Cultural de la Red Ferroviaria y de los lugares por donde ésta atraviesa. Sin duda, este proyecto tiene como visión principal el encuentro e intercambio cultural y económico principalmente de las comunidades articuladas al ferrocarril, pero también del país en general mediante la conjugación del turismo con el desarrollo de las comunidades”⁴.

Tener nuevamente en funcionamiento la Red Ferroviaria posibilitará recuperar la cultura del ferrocarril, cuyos valores materiales e inmateriales, a lo largo de más de cien

³ EFE, *¡La llegada de nuestro ferrocarril, inició el sueño de la Unidad Nacional...!*, Quito, 2009, pág. 4

⁴ IDEM, pág. 6

años de historia nos han legado un importante patrimonio, que era necesario rescatarse y revalorizarse en su conjunto.

Las manifestaciones materiales están constituidas básicamente por la infraestructura vial, la documentación histórica y fotográfica debe ser investigada, protegida y difundida como método de inclusión social e identidad del país.

Las manifestaciones inmateriales son el conjunto de costumbres, tradiciones orales, escritas, gastronómicas y creencias que tejieron un universo simbólico en el imaginario colectivo local y nacional. Al desactivarse las operaciones del ferrocarril, no sólo se desarticulaban economías de los poblados por donde cruzaba el tren, provocando la migración de sus habitantes, sino que además se desconfiguraron las culturas locales que a su alrededor se habían constituido.

El turismo, sector que ha mantenido vivo al ferrocarril, será un sector privilegiado con su recuperación y optimización. Los sectores productivo y comercial también se verán dinamizados. Las posibilidades culturales y educativas se multiplicarán a lo largo y ancho de la ruta. Los ecuatorianos tendremos la oportunidad de hacer un viaje inolvidable que nos enseñará a conocer más y mejor nuestro país.

Este proyecto, contribuye al desarrollo económico nacional solidario y sostenible, garantiza acceso al trabajo estable, justo y digno y, auspicia la unidad, cohesión y la integración social y territorial de los pueblos del Ecuador.

1.1.1 Indicios De La Ejecución De Recuperación Y Revalorización Del Ferrocarril A Través Del Plan De Desarrollo Sostenible Del Patrimonio Cultural-Turístico

El Ministerio Coordinador de Patrimonio ha trabajado paralelamente con el Ministerio de Turismo con el fin de realizar un trabajo de desarrollo local y regional entorno al ferrocarril, para ello se hicieron estudios preliminares que contemplan un nuevo sistema económico.

Objetivos De La Investigación Socio-Económica, Cultural Y De Desarrollo Local Y Regional

- ✓ *Determinar la ubicación geográfica, origen y creación de cada localidad, así como el aporte socio- económico y cultural al país.*
- ✓ *Dar a conocer los principales grupos culturales prehispánicos y étnicos que se desarrollaron en cada localidad y sus alrededores.*
- ✓ *Dar a conocer los aspectos más relevantes y destacados de cada localidad, que se desarrollaron durante la época colonial, republicana, moderna y contemporánea. Destacar como referentes las vías de comunicación, la historia de la construcción del ferrocarril, presencia de la iglesia, la educación, la producción, e industria, etc.*
- ✓ *Dar a conocer los aspectos más importantes del patrimonio inmaterial de cada localidad como: tradiciones, música, fiestas religiosas, populares y cívicas; costumbres, medicina natural, comida típica, leyendas, juegos populares y otros.*

Esperando como resultados:

- *Promoción patrimonial cultural material e inmaterial de cada localidad.*
- *Fomentar en la comunidad local y población flotante nacional e internacional, una participación activa en la difusión y promoción del Patrimonio Cultural Material e Inmaterial.*

Se debe señalar la importancia de la concanetación del plano turístico y el patrimonial, en donde lo privado pierde peso y responsabilidad económica frente a los principales actores del turismo: pobladores asentados a lo largo del tendido ferroviario, rescatando de esta manera su potencial cultural, social, histórico y patrimonial, donde el aspecto geográfico es el elemento determinante para el “uso” del turismo local y regional.

La implementación del Plan Promocional Turístico-Patrimonial del ferrocarril, corresponde a un suceso diferente y único en el país, años atrás, el turismo se convirtió en un método de explotación social por parte de la economía privada, siendo ellos los únicos beneficiarios de los índices económicos de ingreso al sector turístico; con respecto al ferrocarril empresas como: Kleinturs, Metropolitan Turing, etc, se han enriquecido periódicamente del “uso” del ferrocarril, llegando a triplicar sus ingresos año a año.⁵

1.2 Nuevo Paradigma Económico (ferrocarril)

En la actualidad, es necesario la implementación del cambio paradigma económico, mediante una economía mixta: pública, capital y solidaria, mediante alternativas locales, cadenas de valor, intercambios locales.

El desarrollo técnico solidario se genera a través de la promoción de rutas o microcircuitos, turismo ecológico, comunitario y agrícola con el propósito de fortalecer redes de cultura, historia, identidad y progreso, repensando los espacios físicos turísticos y culturales de las comunidades.

Una economía diferente, donde el valor público y privado se va equilibrando a medida de que el desarrollo de los pueblos también lo haga, es necesario que la gente no pierda su esencia cultural que lo identifica y diferencia de otras comunidades, por ellos es imprescindible revalorizar al capital humano y al físico ambiental.

- Hay que considerar que el sistema del ferrocarril en la parte estructural esta compuesta por los bienes muebles inmuebles, la gestión administrativa, recursos humanos y la red ferroviaria.
- En la parte política es necesario incorporar al sistema a los distintos niveles de gobiernos así también como a las unidades administrativas por donde cruza el ferrocarril.
- Finalmente es necesario considerar que el sistema tiene un enfoque de desarrollo que contempla las anteriores ideas e incorpora valores de identidad y patrimonio, mismos que deben estar dirigidos hacia el desarrollo.

⁵ PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, “Documento oficial No. PRE-1990-09843: Turismo sostenible y patrimonio”, página 2

1.3 Coordinación Interministerial

1.3.1 El Ministerio de Turismo MINTUR

Tiene la responsabilidad de generar procesos orientados a la coordinación de esfuerzos públicos, privados y comunitarios para el desarrollo del turismo sostenible público, mismo que a la vez contiene un eje dinamizador de la economía ecuatoriana que mejora la calidad de vida de los ecuatorianos aprovechando las ventajas comparativas de la demanda turística y elementos de unidad del país. Para estos objetivos el ministerio presenta el Plan de Turismo al 2020.

1.3.2 CEDET

Promueve un entorno favorable para la inversión, apoyo de emprendimientos, generación de empleos y procesos productivos. Esta organización cuenta con Agencias de Desarrollo Territorial ubicadas en todo el país.

1.3.3 Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

El programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo a través de la Organización Mundial de Turismo ha identificado importantes oportunidades de intervención en los cuales ha logrado generar impactos en el incremento de ingresos y generación de empleos, en las cadenas productivas.

En la reunión realizada el día jueves 16 de Octubre del 2008, en la sala de sesiones del Ministerio de Turismo se acordaron los criterios de cooperación y formas de intervención, donde se contempla un proceso ágil y efectivo para la generación de micro emprendimientos en el tramo Quito – Latacunga y en otros tramos de la línea del Ferrocarril, como un ejemplo de economía sostenible y solidaria.

El objetivo central es dinamizar las economías de las poblaciones en comunicacion con sus atractivos culturales y turísticos, mediante el uso de la geografía atractiva al actor turístico tanto nacional como extranjero por medio del Sistema Nacional de Microfinanzas, vinculado con una línea de crédito denominado “Socio Patrimonio”.

Este proyecto contribuye a la competitividad del sistema turístico con productos y servicios sostenibles de calidad con valor agregado y destinos con seguridad integral; la optimización de las oportunidades generadas por el turismo que mejora la calidad de vida de los residentes en los destinos turísticos mediante la dinamización de las cadenas de valor; la formalización y capacitación del recurso humano para la sensibilización, profesionalización y la gestión adecuada del turismo sostenible; y la valorización y conservación del patrimonio turístico nacional, cultural y natural sustentado en un desarrollo equilibrado en el territorio; como políticas de Estado para el turismo sostenible: Conoce tu Patrimonio, Cuida tu Patrimonio, Aumenta tu Patrimonio, Vive tu Patrimonio⁶.

Bibliografía del Capítulo

Archivos de prensa de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos

Archivos digitales Ministerio Coordinador de Patrimonio.

⁶ Ministerio de Turismo, “Documento oficial: Turismo Sostenible y Sustentable para el Ecuador”, página 13

CANCLINI, Nestor, *Turismo Cutural: Paranoicos Vs Utilitaristas*, <http://ceas.files.wordpress.com/2007/03/2-canclini.pdf>,

Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, “Se inicia el rescate del Ferrocarril”, *Revista ¡La llegada de nuestro ferrocarril, inició el sueño de la Unidad Nacional...!*, Quito, 2009, págs. 9.

Ministerio Coordinador de Patrimonio, “La Rehabilitación del Ferrocarril y nuestro Patrimonio”, *Revista Nuestro Patrimonio*, 1er ejemplar, Quito, enero, 2010, págs. 22

Presidencia de la República, “Documento oficial N°. PRE-1990-0984 Turismo sostenible y patrimonio”, págs. 15.

CAPÍTULO II

2.-EL REPORTAJE COMO GÉNERO PERIODÍSTICO

Sin duda alguna, el reportaje ha sido uno de los géneros periodísticos más utilizados por los periodistas actuales, debido a que cumple gran parte de las funciones de la noticia, sin embargo, presenta bastantes elementos informativos que extienden y mejoran el conocimiento del perceptor.

El reportaje televisivo permite incluir una variedad de entrevistas, que matizan la información. Este hecho rompe la posibilidad de una narración primaria lineal, lo que aleja al reportaje del discurso ficcional tradicional y crea una ruptura de los hechos conduciendo al receptor a una variedad de imágenes y contextos.

“El reportaje televisivo es capaz de admitir cualquier relato audiovisual que no sea puramente noticias o hechos, sino que aporte opiniones o juicios en torno a los sucesos mediante unos elementos y recursos formales como declaraciones, encuestas, citas textuales extraídas de documentos escritos, sonoros o audiovisuales (referencia testimonial de los antecedentes del hecho), imágenes cinéticas, realistas o específicas del hecho”⁷

El reportaje pretende subrayar las circunstancias y el ambiente que enmarcan un hecho. El periodista debe reunir datos, conocer causas, presentar antecedentes, analizar consecuencias, contraponer puntos de vista diversos y diferentes interpretaciones, conocer opiniones de los protagonistas o de los testigos de los hechos ... y todo ello con el fin de ahondar cuanto sea posible en el problema objeto del reportaje para presentarlo en todas sus vertientes.

⁷ GORDILLO, Inmaculada, “La Hipertelevisión Géneros y Formatos”, Editorial Quipus-Ciespal, Quito, 2009, página 61.

El reportaje maneja diferentes lenguajes que son propios del periodista, en él se puede disfrutar con mayor libertad expresiva, es decir, se puede utilizar estructuras sintácticas poco frecuentes en las noticias, es mucho más flexible y enfocado.

A pesar de que conocemos dos tipos de reportajes: el descriptivo y el objetivo, en esta tesis se abordará y efectuará un reportaje objetivo consta de dos partes: el lead y el cuerpo del mismo.

Es el más libre de los géneros periodísticos informativos, por lo que incorpora recursos y procedimientos de otros géneros y estilos: noticias, crónicas, artículos, novelas, ensayos...

Exige que el periodista se acerque a los hechos, a los protagonistas y a los testigos; recoja opiniones; reúna datos; estudie las causas; busque los antecedentes; analice las consecuencias, y contraponga diferentes puntos de vista e interpretaciones con el fin de ahondar cuanto sea posible en el suceso y presentarlo a los lectores en todas sus vertientes.

2.1 El Reportaje y sus orígenes

Sus orígenes parecen estar simplemente en las informaciones ampliadas sobre un suceso determinado, cuando la nota informativa era insuficiente, se añadían los detalles que ampliaban la nota denominándose “Reportaje”.

Proviene del latín “reportare”, que significa descubrir y transmitir. Esta concepción ha sido utilizada según los tiempos con acepciones diferentes. Otros autores como Reynaga, afirma que tiene una nacionalidad francesa “reportage” cuyo significado es la información sobre un acontecimiento o viaje realizado por un periodista.

Vivaldi, nos deja una definición más completa diciendo que “el reportaje, significa llevar una noticia, anunciar, referir, es decir, informar al receptor sobre algo que el reportero juzga digno de ser referido”⁸

Este modelo de periodismo, fue adoptado en América Latina en los años 40 que hasta nuestros tiempos perdura. En Europa, el periodismo interpretativo y de gran ilustración tuvo su gran desarrollo después de la Segunda Guerra Mundial y especialmente cuando apareció la Revista “Paris-Match”.

En América Latina, la primera muestra del reportaje, apareció en la revista “O Cruzcero Internacional”, editada en castellano y con un esquema de organización muy parecido al de los primeros reportajes en Norteamérica, cargada de información y distribuida de una manera diferente para su fácil entendimiento.

Roger Clause, catedrático de la Universidad libre de Bruselas y director del centro Nacional de Estudios de las Técnicas e la Información Colectiva, dice que “la información se ha convertido, e nuestra época, en una necesidad verdaderamente social, que surge en las colectividades cada vez más amplias y hasta entre masas desorganizadas y heterogéneas”⁹

2.2 Partes del Reportaje

2.2.1 El lead del reportaje: Es el gancho que pretende ganar la atención del receptor en una primera instancia, se diferencia del lead de la noticia que tiene como función prioritaria condensar la esencia misma de la noticia. En ese sentido, no es necesario que en el lead del reportaje se reúnan datos esenciales de los acontecimientos o hechos que se describen.

⁸ DEL RÍO REYNAGA, Julio, “Periodismo Interpretativo: El Reportaje”, Ed. Intiyan, Segunda edición, 1978, página 25.

⁹ CLAUSSE, Roger, “Sociología de la información”, s/e; s/f, página 1-2

Para ello, se puede recurrir a la ironía, el contraste o la sorpresa, con el fin de cautivar al público espectador.

2.2.2 El cuerpo del reportaje: Con lo que respecta a la estructura propia del reportaje, hoy en día y gracias a la ímpetu de muchos periodistas, quienes pueden combinar datos esenciales con datos complementarios para mantener el interés del lector y la intensidad del relato.

2.3 Características del Reportaje

El reportaje se caracteriza por los siguientes rasgos:

- Contiene informaciones recogidas en uno o más lugares, recrea el ambiente, presenta a los personajes, describe la situación... para que los receptores dispongan de una información completa.
- El periodista ha de investigar, inquirir, informar, describir, narrar, investigar, acudir al lugar de los hechos, recopilar testimonios, citas, fechas, datos, nombres, cifras, anécdotas, diálogos, descripciones, sensaciones, etc., con el fin de reconstruir el ambiente general de la forma más fiel posible.
- “Tiene una diversidad temática y flexibilidad formal y estilística, sin otros límites que la claridad, la exactitud y la eficacia informativa; por ello puede incorporar y combinar procedimientos y recursos lingüísticos propios de la noticia, la crónica, el artículo, la novela, el cuento, el ensayo...”¹⁰
- El reportaje neutro se caracteriza por la subordinación de la función expresiva, evita en lo posible las manifestaciones subjetivas por parte del periodista, busca una transparencia es decir sin sobrecargar de efectos de suspenso, dramáticos, se utilizan los efectos únicamente estéticos.

¹⁰ MARTÍNEZ, José Luis, “Curso general de redacción periodística. Lenguaje, estilos y géneros periodísticos en prensa radio, televisión y cine”, Madrid, Paraninfo, 1992, pág. 302.

2.4 Tipo de Lenguaje

El estilo del reportaje es libre, pero su lenguaje ha de ser claro, preciso, fluido, natural, creativo y ameno, pudiendo también integrar elementos literarios, narrativos y descriptivos.

2.4.1 Libertad expresiva: posibilidad de desarrollar su propio estilo literario se enmarcan dentro de las técnicas objetivas de la narración. Narra o debe narrar sin personalizar, sin editorializar, contando los hechos de forma personal y objetiva.

2.4.2 Claridad: en las ideas y la transparencia expositiva se consiguen utilizando palabras de uso común, adaptadas al tema o asunto. Los términos técnicos o poco conocidos van siempre acompañados de una explicación.

2.4.3 Precisión: para ello es necesario construir frases con rigor lógico-psicológico y evitando los términos ambiguos o de expresiones equívocas.

2.4.4 Fluidez narrativa y expositiva: se debe utilizar enunciados y párrafos simples, con frases cortas, en los que se alternan las descripciones con las narraciones y las entrevistas. El reportaje se apoya en otros géneros periodísticos, como la crónica y la entrevista.

2.5 La estructura externa del reportaje

2.5.1 Titular: Debe recrear el contenido del reportaje, debe ser ingenioso, original y creativo. Se caracteriza por su libertad formal y estilística y por utilizar varios elementos, como el título, el subtítulo, los sumarios, destacados y ladillos.

2.5.2 Introducción: Para Echevarría Llombart la entrada de cualquier texto periodístico debe tener cinco objetivos:

- 1) Atraer la atención de la audiencia.
- 2) Suscitar interés por el contenido.
- 3) Avivar el deseo de información.
- 4) Incitar a la acción, a continuar leyendo o viendo.
- 5) Aportar algunas sugerencias sobre el contenido del trabajo.

La introducción debe ser clara, concisa, sencilla, amena y, sobre todo, interesante. Para ello se suele recurrir a la ironía, al contraste o a la sorpresa.

2.5.3 Desarrollo o cuerpo: Desarrolla el relato de los hechos con abundante información, utilizando numerosos recursos formales, estilísticos, literarios, etc. y aportando un estilo propio. En este género periodístico no es obligatorio exponer los datos en un estricto orden decreciente de importancia. Por ello, aunque se utilice en algunos casos la estructura de pirámide invertida, la libertad narrativa permite al periodista combinar datos esenciales con datos complementarios, para mantener la intensidad del relato.

2.5.5 Cierre, final o conclusión: Sintetiza, sentencia y concreta el reportaje. Este cierre varía dependiendo del tema, del objetivo del reportaje, del estilo del periodista y del espacio disponible. Lo habitual es que en el párrafo final el periodista desmenuce, aclare y concluya de forma sintética el relato. También puede finalizar aportando el último dato que la actualidad proporciona y que enlazaría con el principio de la narración, o bien abriendo un interrogante, o terminando con una frase del entrevistado.

2.6 La estructura interna del reportaje

Según su estructura interna, se presentan tres modelos estructurales que sirven como referente para los periodistas: el "fact-story" o relato objetivo de los hechos; el "action-story" o relato animado de los hechos, y el "quote-story" o relato documentado.

2.6.1 El reportaje de acontecimiento o "fact-story"

Su esquema tiene la forma de una pirámide invertida, es decir, su desarrollo va desde el tema de interés en orden decreciente: arranca con el hecho fundamental y más importante; sigue con el segundo hecho en importancia; continúa con el tercero, etc. Este tipo de estructura es muy útil para las descripciones.

2.6.2 El reportaje de acción o "action-story"

Adopta la forma de pirámide invertida, pero esta vez comienza por el incidente inicial; añade detalles ambientales, nuevos datos, complementación o desarrollo, etc., hasta concluir con el cierre. Es apropiado para la narración y para el relato de sucesos que ocurren una sola vez en el transcurso del tiempo.

2.6.3 El reportaje de de citas o "quote-story"

Puede adoptar también la forma de pregunta/respuesta. Desde el punto de vista de la redacción, presenta la forma de una construcción cubista integrada por una serie de rectángulos de dimensiones variables, según intervenga el periodista o el personaje, a su vez en orden decreciente del interés.

2.7 Tipos de reportajes

- ✓ De acuerdo al contenido o tema existen reportajes judiciales, de sucesos, de viajes, biográficos, autobiográficos, de sociedad, de costumbres, de interés humano o histórico, etc.
- ✓ De acuerdo al tratamiento de la información, se distinguen los reportajes informativos u objetivos, interpretativos, de investigación...
- ✓ Según el formato, los reportajes pueden ser breves, grandes reportajes, documentales, docudramas, reportajes seriados, etc.

- ✓ Si nos atenemos a las características estéticas y formales, distinguimos entre reportajes narrativos, explicativos, descriptivos, de citas, así como modalidades híbridas.
- ✓ Además, existen los reportajes-diario, la crónica-reportaje, el reportaje cinematográfico, el reportaje epistolar, el reportaje novelado, la novela-reportaje, etc.
- ✓ Teniendo en cuenta el soporte y el canal de difusión, podemos hablar de reportajes
Impresos, televisivos, radiofónicos, cinematográficos o video gráficos.

2.7.1 El reportaje informativo

En su desarrollo, la información se presenta a través de la narración, la descripción y el diálogo, pero sin renunciar a la objetividad, la claridad y la precisión. En este sentido, no incluye o no debe incluir opiniones personales o valoraciones.

“El reportaje informativo suele estar construido en torno a encuestas o datos numéricos obtenidos de informes oficiales, como, por ejemplo, la publicación del índice de paro, una encuesta sobre intención de voto, el consumo en las fiestas navideñas, etc.

Suele estar ilustrado con infografías y acompañado de declaraciones, e incluso de algún artículo valorativo sobre los datos que se ofrecen. El reportaje informativo u objetivo desarrolla un hecho noticioso, incluyendo declaraciones de personas, descripción de ambientes, etc. desde una perspectiva descriptiva y objetiva.”¹¹

¹¹ VIVALDI, Gonzalo Martín, “Géneros periodísticos: reportaje, crónica, artículo. Análisis diferencial”, Madrid, Paraninfo, 1973, pág. 46.

2.7.2 El reportaje interpretativo

Frente al informativo, que expone situaciones y realidades sociales, el interpretativo profundiza en la valoración del origen de esas situaciones y realidades. En esta modalidad,

periodismo e historia se acercan considerablemente.

El periodista, además de relatar los hechos sucedidos, profundiza en ellos a través de explicaciones de los autores y efectúa análisis, previsiones, valoraciones y juicios de valor

sobre los hechos acontecidos. El suceso se relaciona con su pasado (conjunto de hechos que

constituyen sus antecedentes), con su presente (conjunto de hechos que constituyen su contexto) y con su futuro (impacto o consecuencias que se derivan de él, sean o no deseadas); finalmente, de todo ello se infiere una o varias conclusiones.

2.7.3 El reportaje de investigación

Se justifica en la responsabilidad que tiene la prensa de conocer los entresijos de muchos sucesos y se basa en la confianza de la persona que aporta la información o "fuente" en el periodista, ya que lo habitual es que necesite mantener el anonimato. Esta "fuente" ha de tener la certeza de que su identidad no será revelada.

2.7.4 El reportaje social

En él tienen cabida los más diversos temas: las fiestas populares, las nuevas tendencias de la moda, las costumbres o necesidades de los habitantes de las grandes ciudades, los problemas de las personas mayores, la marginación o pobreza en los grandes grupos de población, los valores y hábitos de los jóvenes, el veraneo de los famosos, la vida en la prisión, el consumo de drogas, etc.

Este tipo de reportaje se apoya en una noticia y en el comportamiento de varios personajes, con el objetivo de destacar un aspecto de la realidad que puede ser generalizable al conjunto de la sociedad o de un grupo social.

En cuanto a su lenguaje y su estructura, tiene muchos elementos comunes con la novela costumbrista; utiliza un estilo rico en imágenes y recursos tomados de la novela; subjetiviza y utiliza el “yo” para darle mayor cercanía y viveza; es el terreno preferido del nuevo periodismo y del periódico de servicios.

2.7.5 El reportaje científico

Los avances de la ciencia y de la tecnología y el desarrollo espectacular de la biología, la física, la química, la cosmología, la genética, la biotecnología, la electrónica y los nuevos materiales son temas de interés creciente para los ciudadanos, por las repercusiones que tienen en la vida personal, profesional y social.

En el desarrollo se presenta el hecho o descubrimiento, se describe el trabajo de campo y los experimentos realizados y se termina con unas conclusiones claras y concretas.

La principal dificultad en este tipo de reportajes está en la exposición del tema y en la interpretación de los términos científicos de tal modo que resulten comprensibles para el lector medio. La clave está en utilizar un lenguaje sencillo y claro, con frases cortas y sólo las palabras técnicas necesarias.

2.7.6 El reportaje de semblanza

El reportaje de semblanza describe con la mayor cantidad de detalles posibles la forma de ser de una persona, tanto objetiva como subjetivamente.

Si está bien realizado, dejará al receptor con la sensación de conocer a fondo al entrevistado: sus virtudes y sus defectos, sus habilidades, sus sentimientos, sus preferencias personales, su pasado, sus valores actuales y su futuro.

2.7.7 El reportaje de viajes

Se caracteriza por el tono coloquial, ameno e intimista del relato. Las descripciones se apoyan en una abundante adjetivación y en el empleo de expresiones coloquiales y locales.

El reportaje de viajes es una modalidad en alza en los suplementos de ocio y tiempo libre.

El reportaje de viajes aporta las experiencias personales, las impresiones y las emociones que el viaje ha suscitado en el autor.

2.7.8 El reportaje promocional ó turístico

Este tipo de reportajes nace de la necesidad de promocionar y crear una interacción con el receptor, permite visualizar y enamorarse el tema tratado, se utiliza mucho en marketing comunicacional y en publicidad de todo tipo.

Permite tratar un tema en profundidad de extensión, la narración conecta al receptor con las imágenes, la búsqueda de elementos de contextuales que crean un gran valor creativo del narrador que puede rayan en lo subjetivo pero mítico e innovador.

Ulibarri, clasifica por su estructura así:

Estructura por bloques temáticos: consiste en organizar la información en partes o bloques y desarrollar cada uno, estableciendo la relación o dependencia mutua.

Estructura de contrapunto o dialéctica: se da cuando el reportaje presenta diferentes versiones o puntos de vista en relación con un hecho. Se van desarrollando los diferentes apartados y presentando las opiniones coincidentes o contrapuestas de los protagonistas y de los expertos.

Estructura cronológica: se presentan los hechos siguiendo un orden temporal, según han sucedido.

Estructura por escenas o casos: se presentan diferentes hechos o casos independientes e incluso contrapuestos que tienen entre sí un nexo o núcleo común. Arranca con una entrada común, desarrolla los diferentes casos y termina con un cierre que refuerza la relación entre ellos¹².

2.8 Los Nuevos Escenarios del Periodismo de Investigación y el Reportaje Turístico

Históricamente, en la Grecia antigua el término "technè" significaba fabricación y producción, cubriendo todas las actividades de transformación, significando profesión y trabajo creativo del artesano. Los griegos hicieron también la distinción entre las actividades utilitarias (praxis) de las que se necesitaba el talento creador en la utilización de instrumentos (poésis), por lo que la "technè" abarcaba los dos anteriores y significaba la suma del arte y el artesano.

Por muchos años y siglos, la tecnología fue estudiada casi únicamente por filósofos, por una minoría de ingenieros y mandos militares, es solo hasta la llegada de la era industrial cuando la tecnología se convierte en tema de estudio y preocupación a niveles políticos, económicos y sociales.

Históricamente, en Grecia antigua el término "technè" significaba fabricación y producción, lo que incluía todas las actividades de transformación, significando profesión y trabajo creativo del artesano.

En la actualidad el concepto de tecnología se la puede entender desde tres dimensiones vinculadas: la ciencia, la técnica y la sociedad. La tecnología es la aplicación sistemática de los conocimientos científicos. La tecnología es una combinación de diferentes técnicas de producción, organizadas por un sistema de gestión y de trabajo. Por último la tecnología, por medio de la aplicación de la ciencia y la técnica está inmersa en la sociedad.

¹² NAVARRO, Claudio, En busca del periodista digital, Tesis Universidad de Monterey, México, 2007.

Entendiéndola como un proceso de aplicación de los conocimientos técnico-científicos en cualquier campo de acción, donde se integran los elementos materiales, operacionales y los de conocimiento, información, organización, comunicación y relaciones interpersonales.

Si bien el internet es el exponente de las nuevas tecnologías actuales, aplicando las definiciones anteriores en las últimas épocas, siempre han existido nuevas tecnologías, de tal manera que lo que ahora es común para nosotros, hace 50 o 100 años fue nueva tecnología para nuestros padres o abuelos.

La televisión a mediados de los años 50 fue lo mejor del siglo XX, al igual que la computadora personal al final del siglo, por citar dos ejemplos, que constantemente están evolucionando y desarrollando alternativas inmersas en el mercado.

Las nuevas tecnologías tienen la característica de revolucionar lo establecido, la mezcla ya explicada de la ciencia, la técnica y la sociedad, marcan hitos en el desarrollo de una u otra área o varias al mismo tiempo.¹³

2.8.1 Comunicación, Tecnología y Nuevas Tecnologías

En la actualidad, la famosa red de redes, conocida como Internet, es la mayor herramienta con la que cuenta la comunicación del siglo XXI. Se ha convertido en el medio más comercial que se pueda imaginar.

En Latinoamérica, según nota de prensa, Argentina tiene 770 mil personas navegando en internet, lo que en promedio en relación a la población es el más alto de la región, 2.2 % de los 36 millones, le sigue Brasil con 3.5 millones que equivalen al 2 % de sus 170 millones de habitantes y por último, México con un 1 % que equivale a 1 millón de sus 100 millones de habitantes.

¹³SERAFF, Ilvay, " Nuevos escenarios y tecnologías de la comunicación en el umbral del tercer milenio", Número 18, página 2.

“En sus inicios (1969) la red contaba con tan solo 4 máquinas conectadas en diciembre de 1979 ya eran 188 y tan solo 5 años después, en octubre de 1984 llagaron a 1024. Diez años más tarde, en el mismo mes de 1994 fueron casi 4 millones. Cada año el número de computadoras y supercomputadoras conectadas suben increíblemente, el año pasado se calcula que se superó los 50 millones.

Los sitios crecieron de 130 en 1993 hasta casi 4 millones a inicios de 1999. El lugar de mayor concentración son los Estados Unidos, con más del 80 % frente a una América del Sur con 0.3% de presencia.

“El idioma predominante es el inglés (la red nació y creció en los Estados Unidos), con más de 60 %, seguido por el castellano con más del 10%, el resto son idiomas y lenguas europeas y asiáticas en su mayoría. La páginas en español desde 1996 a 1998 tuvieron un crecimiento del 481% de 450 mil a 2.7 millones, de las cuales 33% son de España, seguido por el 14% de México y el 5 % de Argentina. Ecuador se encuentra entre los de menos presencia con un 0.50%.”¹⁴

Los medios de comunicación tradicionales, han tenido que actualizarse y utilizar esta herramienta a su favor con el fin de no perder espacio en sus públicos y audiencias. Hoy en día los canales fotográficos, textuales o articulistas y de video, son los más visitados por los navegadores, obteniendo la información al instante.

En el Ecuador, la prensa, radio, televisión y el cine ha innovado en el mundo de las redes, los principales diarios del país posee un sitio oficial en la web.

El Gobierno Nacional ha implementado una Secretaría Tecnológica de Estado, cuya política gubernamental es llevar a cabo un liderazgo virtual, lo que constituye una rendición de cuentas a la par con todos los Ministerios.

¹⁴ BULLÓN, Piedad. Algo está cambiando: la prensa frente a las nuevas tecnologías, <http://www.iWorl.com>

La información económica, cultural, turística, patrimonial, de uso y conservación de recursos, etc, deben participar de estos nuevo canales virtuales. Fotografías, boletines informativos y videos son subidos al internet y están a la mano de todo usuario o navegador a nivel mundial. Esta política de Estado se instauró en el Gobierno a partir del 2008, cuyo objetivo, es utilizar una nueva comunicación de masas a través del uso de tecnologías actuales que reflejen un trabajo coordinado y continuo.

En tal virtud, el reportaje turístico, se ha convertido en una herramienta apreciada por los usuarios del internet. Éste género periodístico, recoge en pocos minutos pero con una gran creatividad e información, los sucesos actuales y procesos que se encuentran ejecutando en beneficio de la sociedad ecuatoriana.

El Ministerio Coordinador de Patrimonio, en coordinación con el Ministerio de Turismo y Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, han decidido incrementar la información turística – patrimonial del ferrocarril ecuatoriano, por ello crearon canales fotográficos y de video que muestren una visión turística de la nueva empresa.

Teniendo como principal protagonista al reportaje turístico – promocional, que en los últimos años, ha constituido un mecanismo directo de promoción y publicidad de las maravillas de nuestro país.

En una primera reflexión se llega a la conclusión que, el internet es un reflejo de los medios masivos establecidos y ampliando un poco más el espectro, de las organizaciones. Los "medios virtuales" aportan con mayor cantidad de información a la red. La segunda reflexión está dirigida al apareamiento de mayor cantidad de portales que encaminan las necesidades informativas de los usuarios, hacia otros destinos no establecidos como masivos, pero que de cualquier manera, son fuente de información seleccionada y a veces de primera mano, lo que les hace más confiables.

El periodista electrónico, ya no necesita solamente saber redactar notas, sino

además es prioritario saber manejar programas informáticos como procesadores de texto, ilustradores, de audio, de video, lenguajes de protocolos de internet, etc. y conocer el idioma inglés, principalmente. Ahora sus escritos deberán responder a lectores-usuarios de la red que con un click! pueden cambiar de página y no regresar a ella nunca más. Las versiones de los periódicos de internet ahorran papel y están más rápidamente accesibles a una persona con conexión a la red.

Al periodista digital, electrónico o de internet, le espera un futuro prometedor pero con mucho trabajo. A diferencia de los impresos las noticias en internet se actualizan al instante y desde cualquier lugar del mundo, sin necesidad de llegar a la sala de redacción (otro ejemplo del teletrabajo). Inclusive ya no es necesario que un medio exista físicamente, basta con existir electrónicamente.

La proliferación de periódicos, revistas o multimedios es amplia en el espectro del internet. Agencias de noticias abundan con información al día desde cualquier rincón del mundo. Existe también ya la asociación de periodistas en internet, un carácter gremial que no podía faltar.

El periodismo digital se perfila como la fuente predominante de investigación para el mundo real, en 5 años más, se vaticina que todos los medios actuales tendrán su página web. Un punto importante es que también estos medios de información venden sus espacios publicitarios igual o más caros que en sus versiones tradicionales. Lo que no hay que perder de vista es que la tecnología y el internet son herramientas y así los debemos ver, han ayudado a la democratización de la información, pero no son la democracia de la comunicación.¹⁵

¹⁵ SERAFF, Ilvay, "Nuevos escenarios y tecnologías de la comunicación en el umbral del tercer milenio", Número 18, página 8 y 9.

2.9 El Turismo en el Ecuador: Promoción Turística

Según las Políticas Generales de Estado impartidas a nivel macro en Ministerios e independencias gubernamentales, existe la necesidad de generar planteamientos estratégicos y un Plan General de trabajo hasta el 2014, el Ministerio de Turismo creó un Plan de Marketing Turístico del Ecuador, PIMTE, 2014 para el Turismo Interno, separado del Plan General Estratégico de trabajo y promoción turística en el Ecuador, PLANDETUR, hasta el 2020.

Los lineamientos trabajados por el MINTUR, para la promoción turística de Ecuador para el mercado interno.

El planteamiento estratégico se define en función de tres grandes grupos de estrategias:

- La Estrategia de Mercado Interno
- La Estrategia de Productos Turísticos para Mercado Interno
- La Estrategia Comercial

2.9.1 Objetivos de la implementación del PIMTE 2014

- ✓ Generar un proceso orientador que coordine los esfuerzos públicos, privados y comunitarios para el desarrollo del turismo sostenible, basado en sus territorios y bajo los principios de alivio a la pobreza, equidad, sostenibilidad, competitividad y gestión descentralizada.
- ✓ Crear las condiciones para que el turismo sostenible sea un eje dinamizador de la economía ecuatoriana que busca mejorar la calidad de vida de su población y la satisfacción de la demanda turística actual, aprovechando sus ventajas comparativas y elementos de unicidad del país.
- ✓ Insertar al turismo sostenible en la política de Estado y en la planificación nacional para potenciar el desarrollo integral y la racionalización de la inversión pública y privada.

2.9.2 Análisis diagnóstico general del Turismo en Ecuador

El PLANDETUR 2020 plantea el reto de orientar la política sectorial con un horizonte al 2020 sobre la base de un acuerdo internacional en el cual la gran mayoría de los Estados del planeta ha reconocido la necesidad de unir esfuerzos para un desarrollo sostenible y que ahora tiene la oportunidad de sentar las bases para un turismo sostenible en el Ecuador.

Se busca potenciar en los próximos diez años un desarrollo sostenible integral con visión sectorial para un desarrollo humano en armonía con la naturaleza y con una base institucional sólida.

“El Ecuador necesita desarrollo turístico sostenible que cuide nuestra riqueza histórico-cultural, el medio ambiente, las comunidades y reactive la economía. Por ello, en el Ministerio de Turismo trabajamos elaborando el Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible con visión al año 2020.”¹⁶

En el 2006, el entorno social y cultural del turismo en el Ecuador, contaba con un acervo humano superior a los 13 millones de habitantes con una tasa de crecimiento poblacional total anual del 2,1%. La población ecuatoriana goza de una amplia diversidad étnica.

El Consejo de Desarrollo de las Nacionalidades y Pueblos Indígenas del Ecuador, CODENPE, señala que en el territorio ecuatoriano conviven trece nacionalidades y catorce pueblos indígenas con su propia cosmovisión del mundo, conjuntamente con mestizos, blancos y afro ecuatorianos.

El área urbana alberga destinos turísticos reconocidos por la UNESCO como Patrimonios Culturales de la Humanidad: Quito y Cuenca. Así mismo, las ciudades portuarias como Guayaquil y Manta han entrado en los últimos años en un proceso de renovación y modernización urbana que ofrece nuevos atractivos turísticos.

¹⁶ Palabras de la ex Ministra de Turismo, Economista Verónica Sión, 2009

Existe una amplia gama de ciudades intermedias que vinculan sus atractivos culturales con los naturales. Mientras que en la zona rural se puede apreciar la diversidad de modos de vida a pequeña escala con expresiones artísticas y culturales en las que predominan las culturas indígenas y afro ecuatorianas.

El Turismo receptor en el Ecuador: Tomando en cuenta las limitaciones con respecto a un análisis más integral, el MINTUR considera las principales estadísticas disponibles en el sector turístico. Revisando la evolución en el comportamiento de las llegadas de turistas internacionales al Ecuador, tomando como base el año 2000, se observa que el turismo ha ido en aumento cada año.

Fuente: MINTUR, 2000-2006

2.9.3 El turismo interno: Según la Encuesta de Turismo Interno (junio 2002-julio 2003) realizada por el MINTUR, el volumen del turismo interno en Ecuador alcanza casi

TABLA. Evolución del Turismo Receptor Años 2000-2006							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Llegadas turistas Internacionales (Turismo receptor)	627.090	640.561	682.962	760.766	818.927	859.888	841.001
Variación interanual sobre años consecutivos		2,15	6,62	11,39	7,64	5	-2,2

los diez millones de visitantes de los cuales 3.504.131 (36%) son excursionistas y 6.354.341 (64%) son turistas con al menos una pernoctación fuera de su residencia habitual.

Ecuador tiene el potencial de posicionarse en su calidad del país más megabiodiverso del planeta, ya que cuenta con la mayor biodiversidad por unidad de superficie a escala mundial. Esta megabiodiversidad se expresa en la variedad de atractivos naturales y culturales, ubicados en sus regiones turísticas: Galápagos, Costa, Andes, Amazonía.

“Esta diversidad resulta más atractiva por ser un país de dimensiones comparativamente reducidas que permiten desplazamientos internos relativamente cortos en sus aproximadamente 256.000 Km² y una población que se acerca a los trece millones de habitantes, con un 61% ubicada en el área urbana (datos del INEC, 2001).”¹⁷

El Ecuador tiene una posición privilegiada para desarrollar el turismo sostenible gracias a su megabiodiversidad. Según datos publicados por Conservación Internacional, se estima que solo 17 países en el planeta están dentro de esta categoría y estos albergan entre el 60 y el 70% de la biodiversidad del planeta.

TABLA. Evolución de mercados emisores al Ecuador Años 2004-2006

Norteamérica	2004	2005	Variación 2004-2005	2006	Variación 2005-2006	Variación 2004-2006
EEUU	182.000	206.000	13,2%	227.000	10,2%	24,7%
Canadá	15.308	16.428	7,3%	18.444	12,3%	20,5%
Total	197.308	222.428	12,7%	245.444	10,3%	+24,40%
Europa	2004	2005	Variación 2004-2005	2006	Variación 2005-2006	Variación 2004-2006
España	26.669	31.956	19,8%	32.772	2,6%	22,9%
Italia	11.745	12.278	4,5%	13.227	7,7%	12,6%
Francia	13.336	15.363	15,2%	16.327	6,3%	22,4%
Alemania	19.451	20.809	7%	21.870	5,1%	12,4%
Reino Unido	20.867	22.822	9,4%	24.344	6,7%	16,7%
Países Bajos	8.766	9.115	4,0%	10.260	12,6%	17,0%
Total	100.834	112.343	11,4%	118.800	5,7%	+17,8%
Mercosur	2004	2005	Variación 2004-2005	2006	Variación 2005-2006	Variación 2004-2006
Argentina	15.354	16.720	8,9%	18.448	10,3%	20,2%
Brasil	10.295	11.255	9,3%	13.672	21,5%	32,8%
Chile	17.541	18.228	3,9%	21.125	15,9%	20,4%
Total	43.190	46.203	7,0%	53.245	15,2%	+23,3%

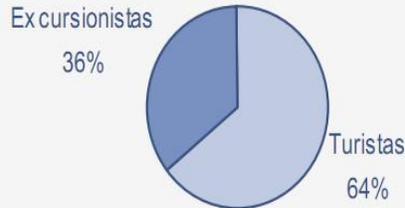
Fuente: FMPT

Ecuador muestra un desempeño variable en las llegadas de turistas internacionales. Sin embargo, muestra una mejora positiva en los niveles de ingresos por turismo internacional, año a año. Debe entenderse que se apunta a un turista de alto consumo, abriéndose un nicho para el Ecuador bajo un modelo de turismo sostenible.

¹⁷Ministerio de Turismo, *Plan estratégico de Turismo 2009-2010*, Quito, diciembre 2008, p. 15

Según la Encuesta de Turismo Interno (junio 2002-julio 2003) realizada por el MINTUR, el volumen del turismo interno en Ecuador alcanza casi los diez millones de visitantes de los cuales 3.504.131 (36%) son excursionistas y 6.354.341 (64%) son turistas con al menos una pernoctación fuera de su residencia habitual.

Visitantes nacionales de Ecuador



Fuente: Encuesta de Turismo Interno (junio 2002- julio 2003) – Sistema de Estadísticas Turísticas del Ecuador. Ministerio de Turismo del Ecuador

En cuanto a preferencias de actividad de turistas internos, el mismo estudio hace una muestra de 2'666.315 turistas nacionales para conocer las preferencias y sitios de visita.

Preferencias de actividad de turistas nacionales

Actividad realizada	Total de visitantes	%
Diversión	1.214.990	45,6
Visitar naturaleza o áreas protegidas	695.169	26,1
Practicar deportes	326.317	12,2
Gastronomía	170.882	6,4

Fuente: Encuesta de Turismo Interno (junio 2002- julio 2003) – Sistema de Estadísticas Turísticas del Ecuador. Ministerio de Turismo del Ecuador

La Visión 2014 del Plan Integral de Marketing Turístico para el Turismo Interno en el Ecuador, PIMTE, se mantiene tanto para el turismo interno como el turismo internacional.

Visión del Turismo en el Ecuador

El Ecuador en el año 2020:

Ha consolidado al turismo sostenible como una herramienta eficaz para el desarrollo integral y con rentabilidad social del país.

Genera oportunidades de empleo y de mejoramiento de la calidad de vida de sus poblaciones, comunidades y territorios bajo un marco legal e institucional moderno y eficaz.

Está posicionado como un destino turístico sostenible líder altamente diverso, competitivo, seguro y de calidad en el ámbito internacional.

Garantiza la gestión sostenible en el desarrollo y operación turística de sus riquezas culturales y naturales; la articulación de las cadenas de valor del turismo; la seguridad y la calidad de los destinos; la innovación, el conocimiento y la tecnología aplicada; con conectividad, infraestructura y facilidades adecuadas para el turismo.

2.9.4 El Turismo Cultural: Según estudios ejecutados por el MINTUR, los principales lugares turísticos – culturales son:

- ❖ Quito, Patrimonio de la Humanidad, Toca el Cielo.
- ❖ Cuenca, Ciudad Patrimonio de la Humanidad, Naturaleza y Cultura.
- ❖ Otavalo y su mercado indígena, capital intercultural del Ecuador.
- ❖ Ingapirca, la capital Inca.
- ❖ Vilcabamba, el paraíso de la longevidad.
- ❖ La experiencia del ferrocarril andino.
- ❖ Hacienda San Agustín de Callo, hacienda histórica de los Andes.
- ❖ La Ruta del Sol: Montecristi, la tierra del sombrero de paja toquilla.
- ❖ Cotacachi, el mercado del cuero.

TABLA 6. Objetivos por tipología de producto

OBJETIVOS POR TIPOLOGÍAS DE PRODUCTO	NIVEL NOTORIEDAD	NIVEL DE LLEGADAS DE VISITANTES de turismo interno en Ecuador
1. Recreacional de playa y ríos	ALTA	ALTO
2. Recreacional de montañas	ALTA	ALTO
3. Circuitos locales por el país	ALTA	ALTO
4. Ecoturismo y Turismo de Naturaleza	ALTA	ALTO
5. Turismo recreativo de shopping, gastronómico y ciudades	ALTA	ALTO
5. Circuitos provinciales por el país	MEDIA-ALTA	MEDIO-ALTO
6. Deportes y Aventura	MEDIA-ALTA	MEDIO
7. Circuitos por mundos por el país	MEDIA	MEDIO
8. Nichos de mercado	BAJA	BAJO

Elaboración propia T&L 2009 a partir de análisis de tipologías de producto en taller MINTUR-FPTE (Junio 2009) bajo la conducción de J. Chías.

Nota: Niveles de notoriedad para mercados internos de Ecuador (en trade, medios y visitante final)

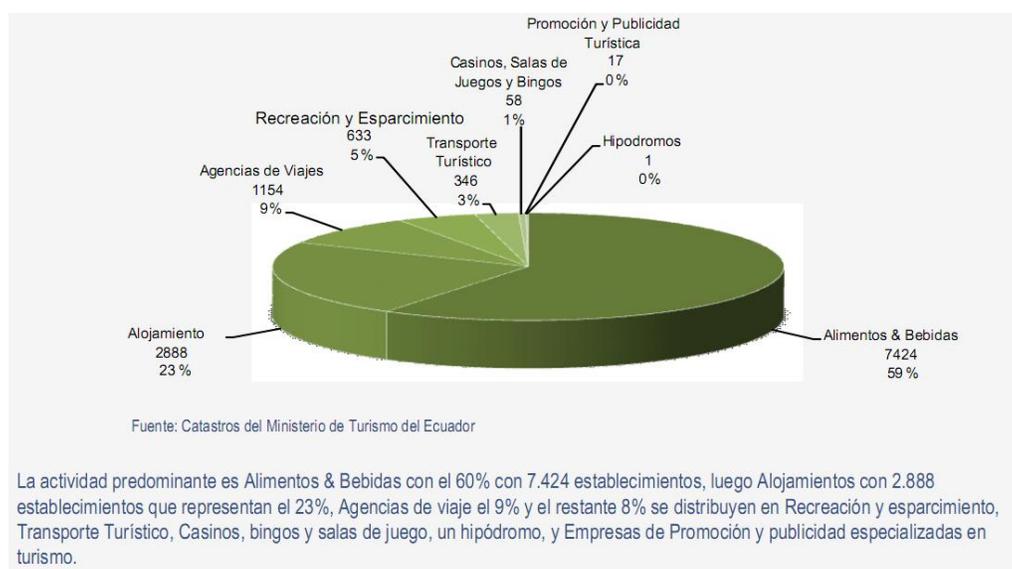
El Ecuador en el año 2020, consolidará al turismo sostenible como una herramienta eficaz para el desarrollo integral y con rentabilidad social del país. Generará

oportunidades de empleo y de mejoramiento de la calidad de vida de sus poblaciones, comunidades y territorios bajo un marco legal e institucional moderno y eficaz.

Estará posicionado como un destino turístico sostenible líder altamente diverso, competitivo, seguro y de calidad en el ámbito internacional.

Garantizará la gestión sostenible en el desarrollo y operación turística de sus riquezas culturales y naturales; la articulación de las cadenas de valor del turismo; la seguridad y la calidad de los destinos; la innovación, el conocimiento y la tecnología aplicada; con conectividad, infraestructura y facilidades adecuadas para el turismo.

Las bases estratégicas del turismo en Ecuador están compuestas por los programas, proyectos y actividades del PLANDETUR 2020.”¹⁸



En Ecuador están identificados y reconocidos por la ley de turismo y sus reglamentos, dos tipos de gestión turística, la gestión privada y la gestión comunitaria; cada una con su propia especificidad, lo cual se fundamenta en que el Ecuador es plurinacional y pluricultural.

¹⁸ Ministerio de Turismo, *Plan estratégico de Turismo 2009-2010*, Quito, diciembre 2008, p. 20

Cuadro. Líneas de Productos y Variedades de Productos Específicos del Ecuador

Circuitos generales	Circuitos generales	Ecoturismo y turismo de naturaleza	Parques nacionales
Sol y playa	Sol y playa		Reservas y bosques privados
Turismo comunitario	Turismo comunitario		Ríos, lagos, lagunas y cascadas
Turismo cultural	Patrimonios naturales y culturales		Observación de flora y fauna
	Mercados y artesanías	Turismo de deportes y aventura	Deportes terrestres
	Gastronomía		Deportes fluviales
	Shamanismo		Deportes aéreos
	Fiestas populares		Deportes acuáticos
	Turismo religioso	Turismo de salud	Termalismo
	Turismo urbano		Medicina ancestral
	Turismo arqueológico		SPA's
CAVE, científico, académico, voluntario y educativo	Agroturismo	Haciendas, fincas y plantaciones	
Haciendas históricas		Turismo de convenciones y congresos	Reuniones, incentivos, conferencias, exposiciones y ferias
Parques temáticos	Parques temáticos		Turismo de cruceros

Elaboración: Equipo T&L/PLANDETUR 2020

Dentro del sector turístico comunitario, se debe mencionar que los emprendimientos económicos comunitarios realizados por las comunidades y organizaciones comunitarias de las nacionalidades y pueblos del Ecuador, promueven la operación turística bajo la óptica de vivir una experiencia económica social comunitaria, generando alternativas económicas solidarias y productivas.

Un factor importante a considerar es que la operación turística comunitaria, está reconocida dentro del marco legal regulatorio del país, como “centro de turismo comunitario”. Las implicaciones de la actividad turística con las comunidades de los Pueblos y Nacionalidades del Ecuador son amplias y alcanzan la vida comunitaria de modo completo.

Significa de modo general la oportunidad de la gestión autónoma de los territorios, la revitalización de sus culturas, la dinamización de sus actividades productivas y la oportunidad de aportar, desde la práctica de la interculturalidad, a la construcción de una sociedad solidaria y responsable con las vidas. Por esta razón es que las comunidades han generado su propia perspectiva de análisis de la estructura del turismo vinculándola al desarrollo de la comunidad.

En la gestión privada, un porcentaje de los recursos de la empresa es destinado a promover y fortalecer las iniciativas de turismo, como un beneficio propio para la empresa pero paralelamente, mejoraran la calidad de vida de las comunidades de las nacionalidades y pueblos de Ecuador, desde una perspectiva integral sustentable y sostenible con identidad.

Estos dos tipos de gestión pretenden:

- Fortalecer, difundir y compartir las prácticas del bien vivir comunitario como un valor diferencial para el sector turístico ecuatoriano.
- Fortalecer las capacidades técnicas de gestión y operación del turismo orientados para el turismo comunitario.

Fortalecer las condiciones de desarrollo y promoción turística del turismo comunitario.

El plan integral tiene como finalidad:

- Aumentar el número de turistas y excursionistas nacionales por año y los movimientos de visitantes de fines de semana, feriados y vacaciones de los ecuatorianos.
- Incentivar el gasto turístico y prolongar la estadía por visitante interno.
- Contribuir con el turismo a dinamizar las economías locales, regionales y nacionales con inclusión social, generación de empleo y beneficios económicos.

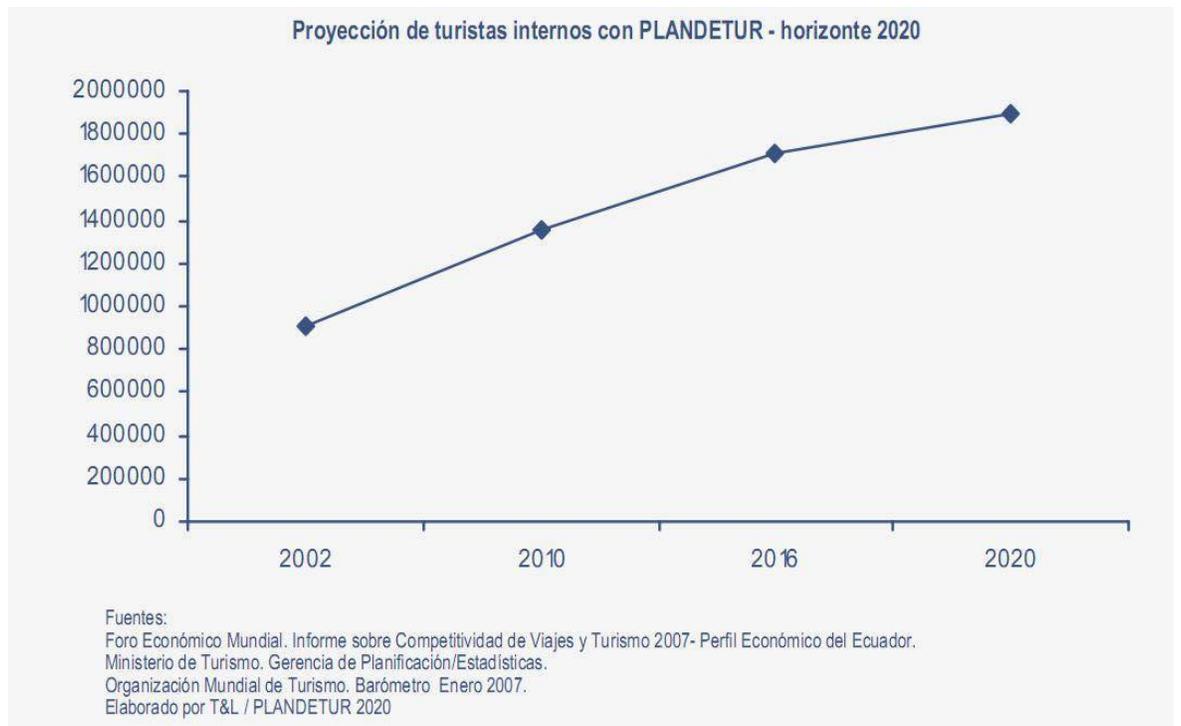
- Fomentar la distribución de forma equitativa de los ingresos económicos por turismo interno.
- Estimular la oferta de calidad de paquetes turísticos dirigidos a todos los grupos de viajeros, incluyendo lo más vulnerables con escasos recursos (turismo social), grupos de amigos, personas con capacidades diferentes.
- Generar la imagen de “mi país por descubrir” “ primero mi país”
- Posicionar a Ecuador como destino de Buen Vivir con sentido de pertenencia para los ecuatorianos.
- Ejercer el liderazgo efectivo en la realización del marketing para el turismo interno, de tal forma de fomentar, facilitar y cooperar, en la creación de planes de marketing regionales y locales.
- Disminución de la estacionalidad y promoción de nuevos destinos para el turismo interno.

TABLA 1. Objetivos específicos del PIMTE 2010-2014 para Turismo Interno de Ecuador

Indicador	Objetivo	Indicadores	Dato de base 2007	Dato meta 2014
Número de turistas internos	Duplicar el número de Turistas Internos	Estimación de viajes internos sobre tráfico doméstico aéreo ²	2.065.602	5.293.429
		Tráfico terrestre ³	6.166.766	10.130.625
		Visitantes nacionales en áreas naturales ⁴	309.302	495.109
		Viajes turísticos internos ⁵	1.588.243	1.820.417

Fuente: estimaciones de crecimiento a partir de datos oficiales de evolución de indicadores y tasas de crecimiento promedio interanual - elaboración T&L 2009

Notas: se entiende que existirá un esfuerzo en recursos para promoción de acuerdo a la prioridad desde Presidencia, pasando a 20 millones de dólares de presupuesto para la implementación de este plan de marketing (15 mercado internacional y 5 mercado nacional). Estos objetivos y datos de base concuerdan parcialmente con los manifestados por Stratega en Mayo del 2009.



3.-El Nacimiento de la Televisión en el Ecuador

“Según el libro "La primera pantalla", del escritor manabita Fernando Macías Pinargote, la historia del nacimiento de la televisión en el Ecuador está ligada a algunos personajes, pero los principales son los esposos Michael Roswembaum y Linda Zambrano, él alemán, ella manabita”¹⁹.

Tras un viaje a los países europeos y antes de que la pareja retorne a tierras ecuatorianas, adquieren equipo de televisión de la fábrica alemán Grunding. Es así como en abril de 1959, llega al país la primera televisión.

Con técnicos se armaron los equipos, pero lamentablemente en la ciudad de Quito no consiguen el apoyo necesario para instalar un canal de televisión, sin embargo y tras varios intentos, en la ciudad de Guayaquil, se logra armar y crear el primer circuito cerrado, el 29 de septiembre de 1959, a las 8 y 30 de la noche.

¹⁹ SUPTTEL, *Historia de las telecomunicaciones en Ecuador*, 2007 pág. 10

Paralelamente, la HCJB, como misión evangélica en el Ecuador, recibe una donación de equipos televisivos reparados por Hartwell en Estados Unidos e indistintamente inician los trámites para la reglamentación y posesión de los dos canales televisivos en el país. “Para ello era necesario que se elaboraran los usos de frecuencias de TV, que no existía en el país, fue promulgado por el entonces Presidente Camilo Ponce Enríquez, publicado en el registro oficial con el número 985, el 5 de diciembre de 1959”²⁰.

“En esta pugna por llegar primero, el Estado otorgó la primera frecuencia de televisión a nombre de Linda Zambrano, para el funcionamiento de Canal 4, Primera televisión Ecuatoriana con sede en Guayaquil, mediante decreto ejecutivo emitido con fecha 1 de junio de 1960. Doña Linda recibió de manos del entonces Ministro de Obras Públicas Sixto Durán Ballén el documento histórico que la convertía en la primera concesionaria de un canal de TV en la historia del país. El Canal fue inaugurado oficialmente el 12 de diciembre de 1960”²¹.

La HCJB, tuvo que esperar unos cuantos años, hasta que en 1961 se le otorgó el permiso de funcionamiento que lo ubicó en el segundo canal de TV en la historia del Ecuador, con funcionamiento en Quito.

La antigua Primera Televisión Ecuatoriana nace con la Red Telesistema canal 4, y la antigua HCJB canal 6TV Teleamazonas. “Esta es la verdadera historia del nacimiento de la televisión en el Ecuador, probada con testimonios fehacientes de los protagonistas y con los documentos históricos”²².

Actualmente, el sistema televisivo en Ecuador está regido por la Ley de Telecomunicaciones, sin embargo se encuentra en debate la nueva Ley de Comunicación, que pretende regular la información masiva que manejan los medios de comunicación mediante la incorporación de comisiones reguladoras y veedoras de la información difundida.

²⁰ SUPTEL, *Historia de las telecomunicaciones en Ecuador*, 2007 pág. 12

²¹ IDEM, pág. 15

²² VARIOS, *Televisión y Video*, 2009,

http://www.tvyvideo.com/tv/secciones/TV/ES/MAIN/IN/ARCHIVO/1995_2000/doc_6268_HTML.html?iDDocumento=6268

3.1 El uso del reportaje objetivo en televisión para promocionar al turismo

Cuando hablamos de que el Estado ecuatoriano maneja una política de turismo para promocionar el turismo interno, debemos hablar de los mecanismos que se deberían aplicar para obtener un resultado favorable en el impacto comunicación a través del flujo mediático.

Tras analizar lo que significa trabajar en turismo y la manera actual en que se proyecta el turismo interno y externo, es hora de enfocar las herramientas comunicacionales que se deberían aplicar para “vender” nuestros espacios turísticos y de esparcimiento a nuestro grupo objetivo: turistas nacionales y extranjeros de disfrutan de nuestra diversidad paisajística, humana, de identidad y reconocimiento de ser latino.

Una de las herramientas comunicacionales para promocionar el turismo es el reportaje televisivo, utilizando nuevos escenarios audiovisuales que empujen al receptor a vivir, valorar, conocer y conservar nuestros destinos y patrimonios.

En el caso concreto del ferrocarril, es necesario volver a generar un impacto comunicacional en relación marketera y así ir definiendo nuevos imaginarios colectivos a través de la marca promocional “Primero Ecuador”.

Al ser considerado el reportaje objetivo como un género informativo cuyo fin a más de informar es generar expectativa en el receptor, es sumamente necesario generar productos audiovisuales comunicativos en ese sentido, cuya base central de conocimiento y difusión es la investigación periodística, la intuición del periodista es vital para crear espacios comunicacionales como herramienta turística.

El repensar como receptor y a la vez como turista, constituye uno de los principales objetivos que debe cumplir un profesional. Debido al hecho de que no solamente debe informar sino crear una expectativa grande en los denominados clientes virtuales, a través de la pantalla de un televisor o de un computador.

Además, es trascendental, que el Estado maneje estos recursos comunicacionales en beneficio de una cultura turística interna de reconocimiento de espacios y en el

fortalecimiento de nuestra identidad. El ferrocarril, constituye un eje fundamental en la historia del Ecuador, no sólo como el medio de transporte más grande, sino como un producto estrella de uso turístico, que divierta, emocione y eduque a los turistas.

Por muchos años, el ferrocarril se consolidó como el motor de desarrollo de los pueblos por donde sus rieles atraviesan, sin embargo, y debido a la mala ejecución de los recursos del Estado, la época dorada del tren entró en decadencia.

Una tras otra administración intentó generar recursos para “salvar” a este gigantesco transporte, pero fue casi inútil. En el 2008 y tras la declaratoria de Patrimonio de la Red Nacional de Ferrocarriles, si inician los procesos de reparación y rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano. Su misión y visión dan un giro de 180° y toda su concepción cambia de marcha; ahora, como un servicio turístico se debe volver a generar el flujo de pasajeros constante, jugando un papel trascendental el manejo turístico publicitario que se emplee.

El reportaje objetivo de uso promocional, presenta bastantes elementos comunes informativos y a pesar de que el periodista debe mantener la objetividad en la presentación de los hechos, mediante el relato puede hacer uso de datos complementarios, que contribuyan a entender mejor al receptor.

Además, el periodista disfruta de una mayor libertad expresiva siempre limitada por la función de informar. Se puede jugar con estructuras sintácticas y narrativas a base de la creatividad, sin olvidar el fundamento central para el cual se ejecutó el reportaje objetivo.

El reportaje objetivo televisivo consta de dos partes: el lead y el cuerpo del mismo. “El lead del reportaje pretende ganar la atención del lector desde la primera frase, a diferencia del lead de la noticia que tiene como función prioritaria condensar la esencia

de la noticia. No es necesario que el lead del reportaje reúna los datos esenciales de los acontecimientos o hechos que se describen”²³.

Lo que resulta interesante y fundamental para el reportaje objetivo es que el periodista puede combinar la información necesaria y complementarlo con datos adicionales, con el fin de mantener el interés del lector y la intensidad del relato.

El periodista, debe de tener en cuenta que a más de dar una información se debe presentar la información, los hechos, para lo que es necesario que el material tenga fuerza y credibilidad, además de la riqueza de una o más entrevistas que balanceen el propósito del reportaje, en el caso del turismo es evidenciar que ese destino es el que el telespectador quiere realizar.

“Un reportaje televisivo bueno, según el teórico Gaye Tuchman, es aquel que dice **“lo que queremos saber, lo que necesitamos saber y lo que deberíamos saber**. Para Joan Álvarez, director de la Fundación para la Investigación del Audiovisual/UIMP (FIA), sostiene que “el reportaje es una **indagación desprejuiciada sobre un asunto de actualidad** que suscita el interés por su naturaleza noticiable. No es un acontecimiento suceso con perfil de noticia pura y suele dar cuenta más **de una situación o de un conjunto de hechos**”²⁴.

Pero hay que ser claros en la utilización del reportaje objetivo para promocionar destinos turísticos, debido a que en los últimos años, se ha contaminado nuestros canales mediáticos con información chatarra, que trata de “informar” a partir de hechos o situaciones que poco le interesan a los telespectadores debido a su carga amarillista y poco humanitaria.

²³ GARIBALDO, Rodolfo, Géneros Periodísticos, 2008, http://espanolcocula.over-blog.com/pages/GENEROS_PERIODISTICOS-1212152.html

²⁴ <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/10/26/television/1256545677.html>, blog escrito por Ángel Fernández, desde Madrid-España, 2009

En ese sentido, el turismo constituye un hecho que hay que informar, conocer, valorar, y reconstituir nuestro pensar y repensar del país, explotando visualmente nuestros espacios turísticos, promocionando rutas y validando las culturas en el Ecuador.

4.-La teoría de los usos y las gratificaciones

Durante los primeros años del siglo XX, la mayoría de las teorías de la comunicación se centraron básicamente en los efectos que producían los mass media conocidos como los medios de comunicación en las sociedades, considerándolas como una totalidad, equilibradas y estables debido a la gran labor que supuestamente realizaban los medios de comunicación, por eso se les atribuyó los poderes casi ilimitados y unilaterales.

Sin embargo, después de casi medio siglo, empezó a sentirse una gran preocupación por parte de los teóricos en relación a los efectos de los medios en la sociedad, ésta ahora concebida como una entidad fragmentada, capaz de diferenciar mensajes según sus necesidades.

En la década de los 60, aparecen los primeros principios de la conocida teoría de usos y gratificaciones, entendiéndola como el resultado de cada individuo a determinado estímulo, atendiendo a causas como valores, intereses y funciones sociales.

“Por tanto, más que ser los medios los que dicen al espectador que ver, son los usuarios de forma activa los que lo deciden, atendiendo a sus necesidades y la gratificación que les proporcionen”²⁵.

En ese sentido, miles de receptores o destinatarios responden a un mismo mensaje de una manera diferente, dependiendo al contexto en el que actúa el efecto. “Por tanto, no son solo los estímulos los que ponen en marcha el proceso comunicativo, sino los

²⁵ HERNANDEZ, Echedey, Marketing emocional-Nuevas Tecnologías, 2009, <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2925028>

propios receptores al elegir el contenido e interpretarlo. Los estímulos generan unos efectos tan sólo si el individuo quiere responder a ellos."²⁶

A medida que crecen los medios de comunicación y los intereses privados, de igual manera aparecen nuevas necesidades de un público televisivo activo que no se conforma con la regular programación y espacios comerciales, sino que busca una mayor y mejorada información.

“Según Katz, Gurevitch y Hass los receptores a la hora de consumir los mensajes buscan satisfacer 4 tipos de necesidades:

- Integración a nivel social y personal: las relacionadas con el refuerzo de sus caracteres de su personalidad así como de sus relaciones personales.
- De evasión o escape: relacionadas con el deseo de diversión y entretenimiento
- Cognitivas: aquellas asociadas a todo lo que tiene que ver con informarse.
- Afectivas-estéticas: las relacionadas con el refuerzo de experiencias emocionales y de placer²⁷.

En ese sentido es importante consolidar las bases necesarias para generar productos comunicativos de uso televisivo que envíen mensajes positivos de recuperación y revalorización de los espacios turísticos nacionales, de esta manera usar la televisión como gratificador de necesidades tanto psicológicas como sociales de los telereceptores.

Bibliografía del Capítulo

BARBERO, Jesús Martín. *Comunicación y solidaridad en tiempos de globalización, Encuentro Continental de Comunicadores*. s/e, Medellín, 1999

BULLÓN, Piedad. *Algo está cambiando: la prensa frente a las nuevas tecnologías*, <http://www.iWorl.com>

²⁶ VALBUENO DE LA FUENTE, Felicísimo, Teoría de los usos y gratificaciones, 2009 <http://www.fgbueno.es/edi/val/fvtgi33.pdf>

DÍAZ, Javier, *Conceptos en torno al periodismo electrónico interactivo multimedia*. Editorial Vasco, Donostia, 1996, págs. 14

FLORES, Antonio, *Teoría de los usos y gratificaciones*, 2009
<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2925028>

GARIBALDO, Rodolfo, *Géneros Periodísticos*, 2008, http://espanolcocula.overblog.com/pages/GENEROS_PERIODISTICOS-1212152.html

GORDILLO, Inmaculada, *La Hipertelevisión Géneros y Formatos*, Editorial Quipus-Ciespal, Quito, 2009, págs. 104.

IEPALA. Centro de Información y Documentación "Marianella García Villas", Colección Cooperación y Tecnología, No.5, Madrid, abril 1994 SERAFF, Ilvay, *Nuevos escenarios y tecnologías de la comunicación en el umbral del tercer milenio*, Edición N°18, 2008, págs.. 23.

MARTÍNEZ, José Luis, *Curso general de redacción periodística. Lenguaje, estilos y géneros periodísticos en prensa radio, televisión y cine*, Edit. Paraninfo, Madrid 1992, págs. 402

NOVEMBER, Andrés, *Nuevas tecnologías y transformaciones socioeconómicas. Manual de nuevas tecnologías*. Instituto de Estudios Políticos para América Latina y el África,

PARDO, Romeo. *El conocimiento y los medios de comunicación en la sociedad de la información. Razón y Palabra*. México, octubre 1998 enero 1999.
<http://www.cem.itesm.mx/dacs/publicaciones/logos/anteriores/n12/par12.html>

VIVALDI, Gonzalo Martín, *Géneros periodísticos: reportaje, crónica, artículo. Análisis diferencial*, Madrid, Paraninfo, 1973, págs. 96.

Ministerio de Turismo, *Plan de Marketing Turístico del Ecuador, PIMTE, 2014*, 2008

²⁷ FLORES, Antonio, *Teoría de los usos y gratificaciones*, 2009
<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2925028>

Ministerio de Turismo, *Plan General Estratégico de trabajo y promoción turística en el Ecuador, PLANDETUR, hasta el 2020. 2008-2009.*

SUPTTEL, *Compendio histórico de las telecomunicaciones en Ecuador 2007.*

VALVUENO DE LA FUENTE, Felicísimo, Teoría de los usos y gratificaciones, 2005
http://www.tvyvideo.com/tv/secciones/TV/ES/MAIN/IN/ARCHIVO/1995_2000/doc_6268HTML.html?idDocumento=6268

CAPÍTULO III

5.-EL REPORTAJE TURÍSTICO PROMOCIONAL DEL FERROCARRIL

5.1 Historia del Ferrocarril

El precursor de esta gran obra fue el presidente Gabriel García Moreno, quien inició este proyecto después que la Asamblea Constituyente de 1861 autorizara la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que inicien con la construcción del trazado ferroviario. En el año de 1873, 91 kilómetros se pusieron al servicio de la ciudadanía en un tramo que unía Yaguachi con Milagro.

22 años después y con el triunfo de la Revolución Liberal, el general Eloy Alfaro Delgado quien fue nombrado Presidente de la República, retoma esta obra. Muller, realizó los estudios y análisis de esta vía de desarrollo, comunicación e integración.

Debido al grado de dificultad, este proyecto fue calificado como "el ferrocarril más difícil del mundo..." la inmensa y virgen región de los Andes era el obstáculo más grande con que se contaba, además del ámbito económico.

En 1897 la Empresa "Guayaquil & Quito Railway Company", dirigida por Archer Harman asumió esta obra colosal para la época. Tras la aparición de grandes sacrificios, y luego de 11 años, el ferrocarril logró unir la Costa con la Sierra, enlazando de esta manera pueblos, culturas, ideologías, religiones, mercados.

En junio de 1908, tras vencer todo tipo de dificultades económicas, políticas y sociales, el monstruo de hierro, hizo su entrada triunfal en la Estación de Chimbacalle. Identificándolo como el símbolo de la unidad nacional.

Gritos, algarabía, fiesta y felicidad acompañaron a este suceso. "La persistencia de Alfaro y de los técnicos que junto a él apostaron por este proyecto monumental, consiguieron lo que parecía imposible: conectar de forma directa a la Capital de todos

los ecuatorianos con el mayor centro económico de la época. 485 kilómetros de vía férrea permitían hablar por primera vez de una nación ecuatoriana en verdad integrada”.²⁸

En uno de los párrafos del discurso del General Eloy Alfaro al llegar a la estación de Chimbacalle, recoge las palabras²⁹ "... día es este, el más glorioso de mi vida, porque es la realización de los más grandes ideales del país y que han sido y son los míos propios; llevada a cabo precisamente con el apoyo eficaz y constante del magnánimo ejercito de la libertad y de la civilización, los cuales en esforzada vanguardia han venido venciendo los obstáculos del camino, pulverizando montañas y aplanado la senda para la realización de la gran obra".

5.1.1 El Ferrocarril del Sur

Se inauguró oficialmente el 25 de junio de 1908, tras 11 años de arduo trabajo. El hecho se constituyó en una fiesta cívica nacional que concluyó con la colocación de un clavo de oro macizo en la última riel de la estación de Chimbacalle, en Quito, por parte de América Alfaro, hija de don Eloy Alfaro Delgado.

5.1.2 Construcción de la Nariz del Diablo

Fue construida en 1901 en el cerro conocido como “Cóndor Puñuna o Nido del Cóndor”. La Nariz del Diablo (provincia de Chimborazo) es una obra de ingeniería que por su complejidad, motivó la denominación del ferrocarril ecuatoriano como el “Tren más difícil del Mundo”, toda vez que hizo posible superar distancias y abrir una trocha por la región montañosa de Los Andes.

La Nariz del Diablo es una montaña de roca completamente perpendicular a 1.900 metros de altura sobre el nivel del mar. Allí se colocaron paralelas de acero hasta

²⁸ Tomado del folleto informativo-histórico “¡La llegada de nuestro ferrocarril, inició el sueño de la Unidad Nacional...!, Ministerio Coordinador de Patrimonio-Ferrocarriles del Ecuador

completar un zig-zag de casi dos kilómetros a una altura de 800 metros. En cuestión de minutos, el viajero puede experimentar variedad de climas.

La ejecución de este tramo duró un año y costó un millón de sucres. (En esa época cada dólar costaba 2 sucres). Es admirada por su atrevida ingeniería que ha demostrado solidez y seguridad. Durante la ejecución de la obra cientos de obreros fueron enterrados en un improvisado cementerio en el Kilómetro 106 de Naranjapata.

2.1.3 Ferrocarril del Norte

El 26 de agosto de 1957, durante el Gobierno de Camilo Ponce Enríquez, San Lorenzo (provincia de Esmeraldas), vio llegar la primera locomotora. Las provincias del centro-norte de la Sierra lograron salida al océano Pacífico y acercaron al país al centro comercial más grande del mundo: el Canal de Panamá.

La construcción del ferrocarril del Norte arrancó en 1913 y duró más de 40 años. Tomó impulso en la segunda administración presidencial del General Leonidas Plaza Gutiérrez. A esta labor se sumó la Junta Patriótica de Quito que presionó al Congreso para que dicte un Decreto que creó rentas especiales destinadas a la construcción del Ferrocarril del Norte. Posteriormente se crea la Junta Autónoma del Ferrocarril para que construya el Ferrocarril del Norte, el cual debía ser eléctrico.

En 1915 la obra entra en una etapa decisiva y se inician los trabajos al siguiente año, bajo la dirección de la compañía Oreinstein Kopple y la colaboración de algunos ingenieros nacionales. En 1917 continuaron los trabajos desde Ibarra por iniciativa de Monseñor Alejandro Pasquel, vicario de la Diócesis de Ibarra. En 1929 se inauguró el tren en Ibarra con la presencia del presidente Isidro Ayora.

²⁹ EFE, *Archivo Comunicación Social*, 1990-2009

5.2 Cronología de la red ferroviaria ecuatoriana

“1873 Se pone al servicio el ferrocarril desde Yaguachi hasta Milagro.

1897 Se constituye la compañía The Guayaquil and Quito Railway Company e inician los trabajos de construcción del Ferrocarril del Sur.

1905 Se inaugura el tramo Durán-Riobamba.

1906 Llega el tren a la ciudad de Ambato.

1908 Se inaugura el Ferrocarril del Sur Durán-Quito.

1912 Se inaugura el tramo Bahía-Chone.

1928 Se inaugura el tramo Santa Rosa-El Oro.

1929 Se inaugura el tramo Quito-Ibarra.

1936 Se inaugura el tramo Guayaquil-Salinas.

1957 Se inaugura el tramo Ibarra-San Lorenzo.

1965 Se inaugura el tramo Sibambe-Cuenca.”³⁰

³⁰ EFE, *Comunicación Social Historia del ferrocarril ecuatoriano*, 2009, www.efe.gov.ec,

5.2.1 El trazado vial del ferrocarril ecuatoriano

Lo constituyen 965.5 Km. que cruzan por diez provincias del país y se distribuyen en tres ramales:

División Sur.- 446.7 Km. enlaza a las provincias de Guayas, Cañar, Chimborazo, Tungurahua, Cotopaxi y Pichincha.

División Norte.- 373.4 Km. comprendidos entre las provincias de Pichincha, Imbabura, Carchi y Esmeraldas.

Subdivisión Sur.- (Austro) 145.4 Km. Se ubica hacia el sur del país y une las provincias de Chimborazo, Cañar y Azuay.

5.3 El Ferrocarril Ecuatoriano en la Actualidad

La rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano constituye un proyecto de desarrollo sostenible multifacético que beneficiará a habitantes de 15 provincias y 39 municipios del país. Este proyecto tiene como visión principal el encuentro e intercambio cultural y económico, en especial de las comunidades articuladas al ferrocarril, pero sin descuidar la totalidad de la nación.

En el 2008, el Gobierno Nacional tomó la decisión de rehabilitar esta obra patrimonial histórica y simbólica, bajo la premisa de "que es hora de devolver a los ecuatorianos y ecuatorianas el Ferrocarril para su uso, disfrute y aprovechamiento".

En ese sentido, la primera acción fue declarar a la Red Ferroviaria del Ecuador como Patrimonio Cultural del Estado, mediante Acuerdo Ministerial No. 029, del 1 de Abril de 2008. Eso ha permitido articular con diferentes ministerios e instituciones del Estado todas las acciones encaminadas a cumplir este objetivo.

Este proyecto emblemático convocó a la participación articulada de los ministerios de Transporte y Obras Públicas, Turismo, Ambiente, Cultura, Inclusión Económica y Social, Ferrocarriles del Ecuador, gobiernos locales, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Banco Central del Ecuador y la Cooperación Internacional, bajo la concertación del Ministerio Coordinador de Patrimonio.

Líneas de acción de la rehabilitación del Ferrocarril

1.- Recuperar y poner en valor la Red Ferroviaria Ecuatoriana, como monumento civil y patrimonio histórico que contribuya al turismo y al desarrollo económico local y al fortalecimiento de la unidad e identidad nacional.

2.- La recuperación emergente de tramos como: Quito-Latacunga; Tambo-Coyocor; Riobamba-Alausí-Sibambe; Ibarra-Primer Paso.

3.- La rehabilitación de todo el sistema ferroviario ³¹

³¹ Tomado del Archivo de Comunicación Social de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos (Textos sin autoría, ni numeración, ni año)

6.- Pre producción del Reportaje promocional turístico sobre la ruta Ibarra-Salinas-Primer Paso y Riobamba-Sibambe (Nariz del diablo) de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos

LUCES, CÁMARA Y ACCIÓN

Una experiencia periodística:

A decir verdad, el rodaje de un reportaje constituye un hecho sumamente importante en la vida profesional de un periodista, debido a la importancia de informar a profundidad un hecho, más aún cuando recorremos las vías, los paisajes y los pueblos de nuestra Patria, de nuestro querido Ecuador, ese país que nos confunde con sus matices culturales, ese país, que encierra una identidad patrimonial, de uso y reconocimiento de lo nuestro.

Dos días fueron suficientes para cuadrar horarios y fechas que coincidan con la visita del Presidente de la República a la provincia de Chimborazo a una de las poblaciones con las que se vincula directamente el ferrocarril trasandino: Alausí, cuna del ferrocarril, de nuestra historia, de nuestra cultura y nuestra identidad.

El Rodaje:

A pesar de que el viento corría sin medida alguna por los fríos páramos de nuestro país y mis dedos entumecidos y casi sin movimiento, entre sueños y malas noches, comencé con el rodaje de las primeras imágenes que utilizaré en el reportaje de promoción turística.

En un abrir y cerrar de ojos, los grandes pastizales de la sierra ecuatoriana nos daban la bienvenida a las tierras de la capital ferroviaria: Riobamba, con un rico y gran desayuno iniciamos el primer día de rodaje, una mezcla de intriga y nervisiosimo invadieron mi cuerpo, temía de verdad subirme a ese monstruo de acero en tan intensa pendiente montañosa.

Una hora y media de recorrido, nos llevó a la linda pero fría ciudad de Alausí, unos pocos compañeros indígenas de Tolte nos dieron la bienvenida. Sus ojos denotaban su felicidad al saber que pronto tendrá a “su” ferrocarril, surcando los Andes, como hace más de cien años atrás.

Sombreros, ponchos y plumajes coloridos recorrían la plaza principal de Alausí, pronto empecé a sentir el verdadero Alausí (cuna y centro del ferrocarril del sur); y en breves instantes y tras descubrir algunos datos históricos de relevancia y que hasta ese momento eran desconocidos para mí, comenzó la rutina periodística, luces, cámaras y acción...

En pocos minutos el sol empezó a calentar esas calles tristes, esas piedras que recogen la historia de uno de los principales ejecutores de esta obra: Don Eloy Alfaro Delgado, ese General que mostró valentía, que mostró optimismo y que mostró y les mostró vida a los Alauseños.

Ellos, quienes pudieron ver por última vez vivo al General Alfaro, hoy, lo recuerdan como el fundador del turismo, del desarrollo y la comunicación en la provincia y todo el país.

Recorrimos llanos, las calles de piedra, identificamos monumentos y respiramos ese aire ferrocarrilero. Una llamada me alertó sobre el descenso del Presidente en la Plaza central, pronto y entre gritos y gente comencé a preparar la cámara de video, fotográfica y por supuesto captar los rostros de la gente que con ansias gritaba “Revolución...revolución...revolución, Señor Presidente”.

De inmediato, se bajó del vehículo y empezó a saludar con todos los presentes, pero lo que nadie sabía es que recorrería en tren la tan famosa Nariz del Diablo, pronto la seguridad policial, la seguridad protocolar y relaciones públicas abordaron a ese inmenso monstruo, mientras nos repetía que “el ferrocarril sería recuperado “.

De un brinco a mi memoria vienen una serie de recuerdos que recogen los pasos de la idea principal de esta tesis, mientras pasaban los minutos y la gente a mi alrededor corría sin cesar... mitos, leyendas conjugados con un secreto de nuestra historia que hay que recuperar y promocionar.

Pronto, el alboroto se fue dispersando, debido a que el tren había comenzado su descenso por aquella montaña. Todo un día en esta hermosa ciudad, me hizo comprender la importancia de tener un ferrocarril vivo surcando entre las montañas. Eso le daba vida, eso le daba sentido a su existencia, eso era lo que pedían, lo que soñaban...

Rieles, durmientes y el acantilado fueron muestra de aquella imponente construcción. Frente a la Nariz del Diablo me encontraba... si a cientos de kilómetros alejada del mundanal ruido, montañas, ríos, piedras enormes, fueron mis acompañantes en Shucos. El mareo comenzó a rondarme y entre risas y fuertes vientos, capté una de las imágenes más imponentes y hermosas que haya visto en mi vida.

Entre llamadas y coordinaciones especiales para la llegada del Presidente a la población indígena de Tolte, llegamos a Sibambe, para registrar gráfica y audiovisualmente lo que ofrece esta población al turista. Dos horas fueron suficientes para magnetizar al quienes nos acompañaban en este maravilloso viaje.

Y ... Continúa el Rodaje:

Muy temprano en la mañana, en la plaza principal de Alausí empezó a llenarse de matices emponchados, mientras nos veían con recelo, poco a poco fueron participando de nuestra experiencia en esta ciudad y así retomamos la grabación.

Chuchuuuuuuuuuuuu, chuchuuuuuuuuuuuuuuuu, fueron los sonidos que nos llamaba a compartir una experiencia única en Ferrocarriles del Ecuador, con un fuerte saludo “al estilo ferroviario” Don Mario inició el recorrido, los primeros pasos del monstruo y su retumbante bramaje llamó la atención de cientos de curiosos que al ver las cámaras no

dudaron en saludar a todos sus parientes y con besos y abrazos a lo lejos despidieron a los viajeros.

Un vacío interior, dio paso a una de las más grandes sensaciones de mi vida “el miedo”, cuando pude darme cuenta, que el filo de la montaña poco o nada se divisaba, en un zigzagueante y meticuloso descenso, disfrutamos de un paisaje inolvidable.

Mientras descendíamos por la montaña, en un par de retrocesos, el río Chanchán nos dio la bienvenida. Por encima y al filo del acantilado nos recordaba con su vaivén la imponente furia de sus aguas, si..., esas aguas que décadas atrás arrastró a cientos de cadáveres hasta sumergirse en las aguas del río Guamote.

Ya casi al final del recorrido, el autoferro se detuvo con señas elocuentes de un clásico lenguaje ferroviario. En pocos minutos, logré captar en video lo que significa y encierra estas montañas serranas que todos llaman “La Nariz del Diablo”.

Mientras registraba fotográficamente el lugar, el ayudante del motorista indicó la siguiente parada en el mirador, a unos cien metros de picada de la Estación de Sibambe. Con cámara en mano pude captar la gran picada en la que nos encontrábamos, alrededor de unos 60 centímetros del filo de la montaña.

Quienes nos esperaban para la grabación habían preparado algunos actos culturales para nuestro deleite, sin pensarlo tanto, volví al autoferro, para llegar pronto a este sueño de estación rehabilitada.

Quince minutos más tarde y con un extraño sentimiento, llegamos a Sibambe, ahí Carlos el chef de este Hotel del Tren (quien es miembro de la comunidad de Tolte) nos recibió con una gran sonrisa en sus labios, nos mostró las instalaciones y las delicias que prepara para los turistas.

Altos, rubios, otros morenos, bajitos, todos, sin importar la nacionalidad ni el idioma, quedamos sorprendidos por la maravillosa Casa de Huéspedes Cóndor Puñuna, un lugar encantador en medio de la montaña, que nos recuerda la importancia de esta gran obra de infraestructura. Nuestras cámaras registraron diversas sensaciones.

Ahora si, a buscar la esencia de mi reportaje, el diálogo con la comunidad, hizo que en pocos momentos obtuviera la esencia de mi reportaje: la mística que encierra esta montaña...decidir preguntar a la gente que compartía con nosotros el viaje, debido a qué, ese lugar se lo conocía como “La Nariz del Diablo”; su respuesta fue insólita: debido al pacto que hicieron Alfaro y Harman al construirla... y mientras quería convencerme de aquello, me invitaron a quedarme en el Hotel del Tren, con el fin de que escuche con mis propios oídos, los lamentos y a la fantasmal locomotora pasar por el puente de Sibambe...

Ganas me sobraron para quedarme, pero el deber como periodista me llamaba a regresar zigzaguendo hasta la ciudad, con una gran promesa: REGRESAR!

Flashes, tomas, planos, luces, me hacen reflexionar en cuán complicados somos los seres humanos, personalmente esta experiencia periodística ha sido una de las más entretenidas y diferentes que he tenido en mi vida. Es aquí cuando considero que la mejor decisión de mi vida ha sido, es y será servir a la comunidad con la investigación, con el mostrar a la genta, a mi gente, lo grandioso que es mi país... el periodismo y lo que ello encierra, no tiene comparación alguna.

Cámaras, luces y acción... deben continuar...!

El tren de la Libertad, un paseo inolvidable...!

Una experiencia inolvidable, donde un periodista realmente disfruta de su trabajo...

El tren de la libertad, significó en breves instantes un magnífico encuentro del ser humano con el periodista, de la naturaleza con el periodista y de gente con el periodista. En breves instantes sentí que nunca me he equivocado de profesión, esa profesión que ha crecido desde muy pequeña en mí, y que ahora se reflejaría...

Con cámara al hombro, inició mi travesía hacia el norte del país, dos horas fueron suficientes para contemplar la riqueza paisajística de la ciudad blanca.

Un largo momento con los trabajadores del ferrocarril, en mi misión periodística, me hizo comprender que poca era la historia del tren en su paso por esta provincia. Pronto, encontraría a turistas esperando el abordaje del tren.

Sensaciones diversas al fotografiar cara sonrisa, suspiro y sobresalto que sentimos, cuando empezó a rodar por rieles un gran autoferro, con rumbo a Primer Paso...

Los paisajes pudieron ser rescatados a través de la cámara de video, las experiencias de los turistas pudo hacer posible este reportaje, que contiene gran esencia de la gente, de su vivir y de su experiencia al surcar los Andes...

El trajín del periodista, se confunde con la sensación de un turista, contemplar esas montañas y disfrutar del cálido Salina, de su gente, de sus artesanías, de su carisma y acogida, constituye un hecho fundamental para el desarrollo del reportaje, mostrar al televidente la gran belleza del tramo, es el reto primordial de esta tesis... pero más aún, contemplar, vivir con la gente, eso... no tiene comparación...

Saltar, correr, pasar el puente de un extremo al otro, es sin duda, la mayor experiencia, coordinar para que cada toma, lleve consigo la riqueza de todo un pueblo... ese periodismo es el que promociona nuestro país...

Tras alrededor de dos horas de viaje, nos recibe en su majestad, el río Mira, el punto exacto en el que se une la sierra con la costa, donde la comunidad afro ecuatoriana nos deleita con su sobria pero hermosa cultura.

La vivencia de un periodista en la producción de un reportaje para promoción, es la mayor y mejor manera de vivir y sentir a nuestro país como un país mega diverso... el uso de herramientas audiovisuales proyecta de una mejor manera a los pueblos ecuatorianos.

El periodista es y será el portavoz de todo un país, de toda una comunidad y de todo el mundo...

7.- Plan De Rodaje

REPORTAJE PROMOCIONAL TURÍSTICO SOBRE LA RUTA RIOBAMBA-SIBAMBE (Nariz del Diablo)

ANTECEDENTES:

La mística y enigmática Nariz del Diablo, lugar en el que el autoferro zigzaguea entre los Andes; mientras los turistas admiran cómo se deslizan sobre la pendiente. Obra con la cual el ferrocarril ecuatoriano fue denominado “El Tren más difícil del mundo”.

Ahora, es decisivo integrar al ferrocarril ecuatoriano a la red de productos “A” o estrellas del país, a través de la marca Primero Ecuador y la denominación del “Tren más hermoso de Latinoamérica”.

OBJETIVO GENERAL:

- Promocionar el destino turístico de la Nariz del Diablo como “El Tren más hermoso de Latinoamérica”

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Informar sobre los atractivos turísticos del tramo sur del ferrocarril andino.
- Dar a conocer la historia de la construcción del ferrocarril de la Nariz del Diablo.
- Informar los trabajos de rehabilitación y reparación emergente de vía, que realiza Ferrocarriles del Ecuador.

TIEMPO ESTIMADO DE GRABACIÓN:

Siete días de grabación divididos y subdivididos de la siguiente manera:

- Viaje en autoferro Riobamba-Nariz del Diablo
 - ✓ Viaje diurno
 - ✓ Viaje nocturno

- Grabación de entornos y ambientes
 - ✓ Grabación diurna

- Entrevista a autoridades nacionales y locales
 - ✓ Depende disponibilidad

- Grabación espacios turísticos
 - ✓ Grabaciones diurnas contemporáneas

RECURSOS:

Recursos Humanos:

- ✓ Productora, Guionista, Directora de Cámaras y Editora: Andrea Cornejo
- ✓ Cámaras: Félix Aguas

Recursos Técnicos:

- ✓ Pc
- ✓ Mac/editora portátil

8.- PLAN DE RODAJE

REPORTAJE TURÍSTICO REPORTAJE PROMOCIONAL SOBRE LA RUTA IBARRA-PRIMER PASO (Tren de la Libertad)

ANTECEDENTES:

Es una travesía fascinante donde disfrutará del paisaje natural que adorna la vía férrea, cruzará por una serie de túneles hechos a pico y pala que convierten al autoferro en un topo gigante en medio de la montaña.

OBJETIVO GENERAL:

- Promocionar el destino turístico del Tren de la Libertad como “El Tren más hermoso de Latinoamérica”

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Informar sobre los atractivos turísticos del tramo norte del ferrocarril andino.
- Dar a conocer la historia de la construcción de los túneles y puentes del ferrocarril del norte.
- Informar los trabajos de rehabilitación y reparación emergente de vía, que realiza Ferrocarriles del Ecuador.

TIEMPO ESTIMADO DE GRABACIÓN:

Siete días de grabación divididos y subdivididos de la siguiente manera:

- Viaje en autoferro Ibarra-Salinas-Primer Paso
 - ✓ Viaje diurno
- Grabación de entornos y ambientes
 - ✓ Grabación diurna

- Entrevista a autoridades nacionales y locales
 - ✓ Depende disponibilidad
- Grabación espacios turísticos
 - ✓ Grabaciones diurnas contemporáneas

RECURSOS:

Recursos Humanos:

- ✓ Productora, Guionista, Directora de Cámaras y Editora: Andrea Cornejo
- ✓ Cámaras: Félix Aguas

Recursos Técnicos:

- ✓ Pc
- ✓ Mac/editora portátil

RUTA RIOBAMBA-SIBAMBE

Dos días de Grabación

#	Locación	L	P	Días	Observaciones
3	Estación Riobamba	D	Planos Generales de Ambientación	1	Parada autoferro salón de espera
1	Estación Alausi	D	Detalles P.P		Estación, turistas, calles, población.
2	Colta	D	P.G	1	Laguna de Colta (Dolly autoferro)
2	Guamote	D	P.G; P.M		Feria, población, artesanías
2	Sibambe (Tolte)	D	P.P; P.G; P.M		
2	Mirador Sibambe	D	P.G (ambiente)		Turistas, acantilado, río Chanchán
1	Montaña (lado y frente nariz)	T	P.G (lugar) Panorámicos		Zigzag montaña; declive de roca
1	Sibambe interiores	T	P.G; PM; P.P	1	Casa de Huéspedes, cafetería, muebles, sala, habitaciones.
2	Riobamba (Ciudad)	D T	P.G;P.M; P.P.P		Ubicación tomas sitios turísticos disfrute

RUTA RIOBAMBA-SIBAMBE

Un día de Grabación

#	Locación	L	P	Días	Observaciones
1	Estación Riobamba	D	P.G;P.M; P.P	1	Llegada del Presidente a Alausí (Gabinete)
2	Estación Alausi	D T	Detalles P.P		Recorrido con Presidente y Autoridades en tren

RUTA IBARRA-SALINAS-PRIMER PASO

Dos días de Grabación

#	Locación	L	P	Días	Observaciones
1	Estación Ibarra	D	Planos Generales de Ambientación	1	Parada autoferro espera Estación, turistas, calles, población.
		D	Detalles P.P		
2	Hoja Blanca	D	P.G	1	Estación, paisajes
2	Imbaya	D	P.G; P.M		Paisajes, puentes, túneles
2	Salinas	D	P.P; P.G; P.M		Población, cultura, baile, artesanías.
2	Puente Río Ambi	D	P.G (ambiente)		Turistas, puente, Río Ambi, filo y vacío
	Primer Paso	T	P.G (lugar) Panorámicos		Límite costa y sierra, un lugar h

8.1 GUIÓN LITERARIO REPORTAJE DE RIOBAMBA-SIBAMBE (LA NARIZ DEL DIABLO)

HISTORIA

La Nariz del Diablo es una montaña de roca completamente perpendicular a 1.900 metros de altura sobre el nivel del mar, esta impresionante masa compacta de tierra ha originado uno de los principales atractivos del país, el místico tren del diablo.

La “Guayaquil & Quito Railway Company.” modificó todo el mercado laboral en el país.

Esta empresa industrial “sofisticada”, que tenía horarios, cronogramas y presupuestos fijos, fue la encargada de los trabajos durante un año consecutivo.

Cerca de 4.000 jamaquinos llegaron a Ecuador el 28 de noviembre de 1900.

El miedo apuntalaba la ejecución de los trabajos, con ese antecedente, Los maquinistas americanos se negaron a pasar el puente de Shucos con la locomotora N° 12, que fue la designada para las pruebas, debido a que resultaba demasiado pesada para el puente.

En presencia del general Leonidas Plaza, que ocupaba la presidencia de la república, un fogonero ecuatoriano Manuel Ramos se cansó de tanta alharaca gringa y a su lado se puso el jamaquino Rooleman, quien decidió improvisarse de fogonero. Y ambos pasaron por el puente en una muestra de valentía.

ACCIONES PRESIDENCIALES

Al cumplirse más de cien años del arribo del tren a la ciudad de Quito, el Presidente de la República, Economista Rafael Correa Delgado tomó la firme decisión de recuperar esta obra y ponerla nuevamente al servicio del país.

El 1 de Abril de 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural INPC, declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador nombrándola "Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico".

A través de los Decretos Ejecutivos de Emergencia Vial y de Patrimonio Cultural, lo que permite emprender acciones y presupuestos para la rehabilitación de la Red Ferroviaria, asignando las partidas presupuestarias necesarias para el efecto.

El Ministerio Coordinador de Patrimonio, establece los lineamientos necesarios para poner en marcha el proyecto de Rehabilitación cuyo objetivo además de recuperarlo, es poner en valor la Red Ferroviaria Ecuatoriana que contribuya al desarrollo territorial y económico local así también como fortalecimiento de la unidad e identidad nacional.

LA IMPORTANCIA DE LA NARIZ DEL DIABLO EN EL TURISMO

En 1905, el ferrocarril llegó a Riobamba, año en el que por primera vez un transporte lograba traer el desarrollo económico al sector.

Riobamba está ubicada en el centro del país y es conocida como la capital ferroviaria del Ecuador ubicada en la sierra central a 2754 metros sobre el nivel del mar.

Junto al callejón de las artesanías aguarda impaciente el autoferro, esperando a los turistas que recorrerán la tan misteriosa Nariz del Diablo. Diversas sensaciones nos invaden el cuerpo mientras vamos recorriendo las vías.

Otro atractivo turístico de la zona es la laguna de Colta, ubicada al sur oeste de Riobamba en la Provincia de Chimborazo. Es una de las más grandes y bellas del Ecuador, mide aproximadamente dos Kilómetros de largo por uno de ancho.

Paisajes incomparables y montañas nos dan la bienvenida a Guamote, un lugar maravilloso, lleno de colores, y gente amable que muestran a los turistas la cultura ancestral del Ecuador a través de las artesanías y su música.

A pocos minutos de nuestro recorrido llegamos al tan conocido Desierto de Palmira, un lugar de atractivo natural que bordea nuestro paso.

Alausí: uno de los pueblos con mayor patrimonio cultural del país. Alausí reseña la vida de pueblos del siglo pasado, la gente es tranquila, vive sin apuros, amable y cordial.

Cuenta con una arquitectura fantástica, cuyas casas de más de 100 años de antigüedad, guardan el testigo vivo del encierro de Alfaro antes de su captura y viaje a Quito.

Es así como autoferro inicia su descenso a la Nariz del Diablo, poco a poco nos sumerge a las profundidades de la montaña, un vertiginoso viaje al filo del acantilado provoca diversas sensaciones mientras que el zigzagueante movimiento del autoferro se conjuga con el vaivén del río Chanchán.

Hasta que el autoferro hace su parada en el mirador, para observar la gran belleza arquitectónica que nuestra última parada Sibambe.

Ésta fue construida aproximadamente en el año de 1900 constituyéndose en el eje fundamental del transporte social, de carga y descarga de insumos, la rica zona agrícola, rodeada de valles y montañas de exuberante vegetación dio un giro total gracias al ferrocarril, convirtiéndose así en la primera vía de desarrollo económico del país.

Ferrocarriles del Ecuador en el 2009 recuperó la Casa de Huéspedes Condor Puñuna, que cuenta con habitaciones equipadas, sala de espera, internet, servicio de cafetería, para el hospedaje para 14 turistas.

Hoy, se ha recuperado y rehabilitado autoferros, los cuales cuentan con cómodos asientos para el disfrute del turista, se ha implementado un sistema audiovisual además de una guianza turística-patrimonial que facilitan el conocimiento y reconocimiento de nuestro país.

La Rehabilitación de la Nariz del Diablo significa la recuperación de nuestra identidad como ecuatorianos... hoy más que nunca se ratifica el compromiso de recuperar nuestro Patrimonio para conocerlo, vivirlo, valorarlo y conservarlo.

GUIÓN LITERARIO REPORTAJE IBARRA-SALINAS-PRIMER PASO

La vida no es más que un viaje por tren... El tren de la Libertad...

HISTORIA

El 26 de agosto de 1957 llegó la primera locomotora a vapor a San Lorenzo, hecho trascendental para la historia del país, ya que trajo consigo el desarrollo y progreso de todo un pueblo. La comunicación aumentó mientras que los índices de comercio se dispararon.

Es importante destacar, que la construcción de la línea férrea se contempló bajo la idea fundamental para la economía del sector, pero a su vez como un gran potencial paisajístico, debido a que la vía corre paralela al río Mira. Ésta forma profundos acantilados en su descenso a la costa, desciende rápidamente desde los 2200 metros a 1400 msnm en el sector conocido como Primer Paso.

VIAJE EN AUTOFERRO

El tren de la Libertad, inicia su recorrido desde los Talleres del Ferrocarril en la ciudad blanca de Ibarra, el turista toma el autoferro e inicia una travesía fascinante donde es posible apreciar la distribución multiétnica con la que cuenta Ibarra y sus parroquias.

Este viaje constituye un verdadero espectáculo, que permite no solo atravesar puentes y túneles construidos el siglo pasado, sino también nos ofrece la opción de conocer con mayor plenitud costumbres y tradiciones locales, además admirar hermosos paisajes y diversos ecosistemas.

En pocos minutos nos reciben una serie de túneles hechos a pico y pala que convierten al autoferro en un topo gigante en medio de la montaña. Uno de los primeros es el túnel de

los milagros o del bautizo fue construido en el año de 1836 y es conocido por las filtraciones de agua de la piedra, que generan una lluvia permanente dentro él.

Otro atractivo turístico es el puente Ambi, con una longitud aproximada de 60 metros, y es el paso colgante entre dos inmensas montañas.

De esta manera, llegamos Valle de Salinas, su nombre se debe a la presencia de sal en la tierra, la misma que es utilizada en un sistema de trueque realizado por los diferentes caseríos establecidos cerca de este lugar.

Este valle posee una temperatura promedio de 19 ° C, al ser un lugar tan cálido, lo poblaron los negros traídos en calidad de esclavos y que se liberaron del yugo estableciéndose en el Valle de Salinas y el Chota.

En el lugar se puede disfrutar de la calidez de su gente, sus artesanías en tagua y conociendo sus costumbres y tradiciones.

Con la meta cumplida, el autoferro llega a Primer Paso, el punto exacto que se encuentra entre la costa y la sierra, donde se puede disfrutar de un paisaje inolvidable y un clima extraordinario.

El ferrocarril constituye un eje de desarrollo económico, cultural y social, cuya función es entrelazar pueblos e ideología, logrando un mayor provecho de nuestra riqueza turístico y patrimonial

Disfruta del Tren más hermoso de Latinoamérica

Guión Estructural

Tema: REPORTAJE PROMOCIONAL TURÍSTICO SOBRE LA RUTA RIOBAMBA-SIBAMBE (NARIZ DEL DIABLO) DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS

	VIDEO	AUDIO	E
	<p>P.G con cámara en riel, pasa locomotora electro diesel (c.f)</p> <p>SE VA A NEGRO</p> <p>P.P Nariz del Diablo (fondo locomotora) (c.f)</p> <p>Travel sobre el autoferro P.G. vía (zigzag) (c.l)</p> <p>P.G. autoferro en vía frente a la N.D (c.l)</p> <p>P. G. Casi contrapicado autoferro en vía (c.l)</p> <p>P.P zigzag vías (c.f) ó (f)</p> <p>SE VA A NEGRO</p> <p>Fotografía fija documentos empresa</p>	<p>Risa Diablo</p> <p>ENTRA MÚSICA Y MANTIENE(clásica) La Nariz del Diablo es una montaña de roca completamente perpendicular a 1.900 metros de altura sobre el nivel del mar, esta impresionante masa compacta de tierra ha originado uno de los principales atractivos del país, el místico tren del diablo.</p> <p>DESAPARECE MÚSICA</p> <p>ENTRA MÚSICA Y MANTIENE (Evans) La “Guayaquil & Quito Railway Co.” modificó todo el mercado laboral en el país.</p>	<p>Monta imager</p> <p>E.A, negro back</p> <p>negro back</p> <p>negro in</p> <p>Transición</p>

Fotografía fija.(Zoom) documentos	Esta empresa industrial “sofisticada”,	Transición
Fotografía, trabajos en vía	que tenía horarios, cronogramas y presupuestos fijos, fue la encargada de los trabajos durante un año consecutivo.	Zoom tiro bajo
Fotografía, trabajos en vía	Cerca de 4.000 jamaicanos llegaron a Ecuador el 28 de noviembre de 1900.	Transición y giro
Fotografía, trabajos en vía	El miedo apuntalaba la ejecución de los trabajos,	Transición
Fotografía, equipo tractivo	con ese antecedente, Los maquinistas americanos se negaron a pasar el puente de Shucos con la locomotora Nº 12, que fue la designada para las pruebas, debido a que resultaba demasiado pesada para el puente.	Transición y zoom tiro arriba
Fotografía, equipo tractivo	En presencia del general Leonidas Plaza, que ocupaba la presidencia de la república,	Transición
Fotografía, ambiente	un fogonero ecuatoriano Manuel Ramos se cansó de tanta alharaca gringa	Transición
Fotografía, locomotora, gente época	y a su lado se puso el jamaicano Rooleman, quien decidió improvisarse de fogonero. Y ambos pasaron por el puente en una muestra de valentía.	Zoom out
SE VA A NEGRO	DESAPARECE MÚSICA	
	ENTRA MÚSICA Y MANTIENE (Viváz)	

	<p>P.P. locomotora en tres cuadros diferentes dos d uno i</p> <p>P.G. Tomas Presidente Riobamba</p> <p>P.G. Tomas Presidente Riobamba saludando</p> <p>Presidente Riobamba saludando</p> <p>P. G Reunión de Directorio Ferrocarriles</p> <p>P.G Reunión Directorio de Ferrocarriles en MTOP</p> <p>P.P Rostros de miembros del Directorio</p> <p>P.P Locomotora Nº17 (Alausí) Travel- Cámara subjetiva sobre</p>	<p>Mantiene ambientes</p> <p>Al cumplirse más de cien años del arribo del tren a la ciudad de Quito, el Presidente de la República, Economista Rafael Correa Delgado tomó la firme decisión de recuperar esta obra y ponerla nuevamente al servicio del país.</p> <p>DESAPARECE MÚSICA</p> <p>ENTRA BITE PRESIDENTE</p> <p><i>Ferrocarriles será rehabilitado.</i></p> <p>ENTRA MÚSICA Y MANTIENE (Viváz)</p> <p>Mantiene ambientes</p> <p>El 1 de Abril de 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural INPC, declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador nombrándola "Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico".</p> <p>A través de los Decretos Ejecutivos de Emergencia Vial y de Patrimonio Cultural, lo que permite emprender acciones y presupuestos</p> <p>para la rehabilitación de la Red Ferroviaria, asignando las partidas</p>	<p>Tres tomas y corte</p> <p>Claqueta Decreto Presidencial zoom out</p> <p>Cinco tomas (reunión) corte</p> <p>Corte entran tomas Alausí zoom out</p>
--	--	---	--

	<p>P. G Locomotora con gente</p> <p>P.P- P.G Partes de locomotora (recreación de ambiente)</p> <p>P.G Coches, Vagones, Pitidos, Calderas</p> <p>P. G casi toma contrapicada del paso de coches o locomotora. P.P</p> <p>Maquinista</p> <p>P.G-P.P Economías locales Café del Tren</p> <p>P.P y P.G Bailes de comunidades con gente</p> <p>SE VA A NEGRO</p> <p>P.P Locomotora blanco y negro</p> <p>P.P.P travel Locomotora sobre rieles (historia)</p> <p>P.G Riobamba, Fachadas, estación</p> <p>P.G ó P.Pa. Ambientes serranía, montañas</p>	<p>El Ministerio Coordinador de Patrimonio, establece los lineamientos necesarios para poner en marcha el proyecto de Rehabilitación cuyo objetivo además de recuperarlo, es poner en valor la Red Ferroviaria Ecuatoriana que contribuya al desarrollo territorial y económico local así también como fortalecimiento de la unidad e identidad nacional.</p> <p>DESAPARECE MÚSICA Y AMBIENTE</p> <p>ENTRA BITE MIN. COORD. PATRIMONIO</p> <p>Dra. Ma. Fernanda Espinoza</p> <p><i>Rentabilidad del Ferrocarril</i></p> <p>ENTRA MÚSICA Y MANTIENE (Conservar ambientes)(ENYA Hist.)</p> <p>En 1905, el ferrocarril llegó a Riobamba, año en el que por primera vez un transporte lograba traer el desarrollo económico al sector.</p> <p>Riobamba está ubicada en el centro del país y es conocida como la capital ferroviaria del Ecuador</p> <p>ubicada en la sierra central a 2754 metros sobre el nivel del mar-</p>	<p>Transición</p> <p>Tomas gente trabajando corte tomas bailes</p> <p>negro back negro in</p> <p>Corte directo</p> <p>Corte directo</p> <p>Transiciones</p>
--	---	---	--

<p>P-G Autoferro en estación</p> <p>P.P número de autoferro</p> <p>P.G Gente sala de espera</p> <p>P.G ente subiendo al autoferro</p> <p>P.G ó P.Pan Sale el autoferro</p> <p>P.G Ambientes, montañas, gente observando por la ventana</p> <p>P.G Laguna de Colta</p> <p>P.P Laguna de Colta</p> <p>P.G Gente en la laguna</p> <p>P.G Gente alrededores</p> <p>P.G Laguna</p> <p>P.G autoferro en la vía</p> <p>P.G autoferro llegando a Guamote</p> <p>P.G gente de Guamote</p> <p>P.P gente atendiendo a turistas</p> <p>P.P artesanos</p> <p>P.P artesanías</p> <p>P.G. autoferro saliendo de Guamote</p>	<p>Junto al callejón de las artesanías aguarda impaciente el autoferro, esperando a los turistas que recorrerán la tan misteriosa Nariz del Diablo.</p> <p>DESAPARECE MÚSICA</p> <p>ENTRA MÚSICA Y MANTIENE (Conservar ambientes)(Folckor)</p> <p>Diversas sensaciones nos invaden el cuerpo mientras vamos recorriendo las vías.</p> <p>Otro atractivo turístico de la zona es la laguna de Colta, ubicada al sur oeste de Riobamba en la Provincia de Chimborazo. Es una de las más grandes y bellas del Ecuador, mide aproximadamente dos Kilómetros de largo por uno de ancho.</p> <p>SUBE MÚSICA</p> <p>BAJA Y MANTIENE (Conservar ambientes)</p> <p>Paisajes incomparables y montañas nos dan la bienvenida a Guamote, un lugar maravilloso, lleno de colores, y gente amable que muestran a los turistas la cultura ancestral del Ecuador a través de las artesanías y su música.</p>	<p>Transiciones</p> <p>Zoom out abre a autoferro</p> <p>Transición</p> <p>Mezcla audios</p> <p>Transición</p> <p>Transición</p> <p>Transición</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Transición</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p>
--	--	---

	<p>P.G Paisaje tomado desde el autoferro (cámara subjetiva)</p> <p>P.G. turistas</p> <p>P.G Paisajes</p> <p>P.G ambientes de desierto de Palmira</p> <p>Cámara subjetiva Conductor y paisajes</p> <p>P.G Centro de Alausí</p> <p>P.G Arco frente a Municipio</p> <p>Cámara subjetiva y travel bajo (simular autoferro)</p> <p>P.G ó P.P gente transitando</p> <p>P.G Mostrar Casas (a manera de Contrapicado)</p> <p>P.G autoferro cerca a la estación</p> <p>P.G de rieles</p> <p>Cámara subjetiva (caminar por las rieles)</p> <p>P.G autoferro saliendo de Alausí</p> <p>P.G Montaña</p> <p>P.G Autoferro en la montaña (contrapicado desde Shucos)</p> <p>Cámara subjetiva filo del acantilado</p>	<p>SUBE MÚSICA</p> <p>BAJA Y MANTIENE (Conservar ambientes)</p> <p>A pocos minutos de nuestro recorrido llegamos al tan conocido Desierto de Palmira, un lugar de atractivo natural que bordea nuestro paso.</p> <p>SUBE MÚSICA</p> <p>BAJA Y MANTIENE (Conservar ambientes)</p> <p>Alausí uno de los pueblos con mayor patrimonio cultural del país.</p> <p>Alausí reseña la vida de pueblos del siglo pasado,</p> <p>la gente es tranquila, vive sin apuros, amable y cordial.</p> <p>Cuenta con una arquitectura fantástica, cuyas casas de más de 100 años de antigüedad, guardan el testigo vivo del encierro de Alfaro antes de su captura y viaje a Quito.</p> <p>Es así como autoferro inicia su descenso a la Nariz del Diablo, poco a poco nos sumerge a las profundidades de la montaña,</p> <p>un vertiginoso viaje al filo del acantilado</p>	<p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Transición</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Zoom out</p> <p>Corte</p>
--	---	---	--

	<p>P.G Autoferro en la montaña (desde Shucos) P.G Montaña y Filo del acantilado P.G conjugado (vía,conductor y ayudante de conductor) pasa filo de acantilado en cámara subjetiva P.G. autoferro parado (turistas)</p> <p>P.G gente en mirador</p> <p>Fotografías históricas</p> <p>Tomas históricas documental</p> <p>P.G de locomotora</p> <p>P.G Estación Sibambe P.G Estación Sibambe (diferente ángulo) P.P habitaciones (dos o más en un solo tomo)</p> <p>P.G Sala de espera y cafetería</p> <p>P.P autoferro antes P.P autoferro rehabilitado P.G. autoferro por dentro (cámara</p>	<p>provoca diversas sensaciones mientras que el zigzagueante movimiento del autoferro se conjuga con el vaivén del río Chanchán,</p> <p>Hasta que el autoferro hace su parada en el mirador, para observar la gran belleza arquitectónica que nuestra última parada Sibambe.</p> <p>Ésta fue construida aproximadamente en el año de 1900 constituyéndose en el eje fundamental del transporte social, de carga y descarga de insumos, la rica zona agrícola, rodeada de valles y montañas de exuberante vegetación dio un giro total gracias al ferrocarril, convirtiéndose así en la primera vía de desarrollo económico del país.</p> <p>Ferrocarriles del Ecuador en el 2009 recuperó la Casa de Huéspedes Condor Puñuna, que cuenta con habitaciones equipadas, sala de espera, internet, servicio de cafetería, para el hospedaje para 14 turistas.</p> <p>Hoy, se ha recuperado y rehabilitado autoferros, los cuales cuentan con cómodos asientos para el disfrute del</p>	<p>Corte Zoom out Corte Corte</p> <p>Corte Corte</p> <p>Cortes y transiciones</p> <p>Cortes y transiciones</p> <p>Corte Zoom out Corte</p> <p>Corte Corte Transición Corte</p>
--	--	--	---

	<p>subjetiva)</p> <p>P.G. autoferro por dentro (cámara subjetiva)(otro ángulo)</p> <p>P.G guía turística dentro de autoferro</p> <p>P.G autoferro con turistas</p> <p>P.P. Turistas sonrientes</p> <p>P.G autoferro en Montaña Nariz del Diablo</p> <p>P.G Estación Sibambe</p> <p>P.P.P detalle de la estación</p> <p>P.G estación Sibambe</p> <p>P.G estación Sibambe (otro ángulo en cámara subjetiva)</p> <p>P.G autoferro saliendo de la estación (frente hasta que salga de toma)</p> <p>P.G. Nariz del Diablo</p> <p>Textos</p> <p>Desaparecen textos</p>	<p>turista, se ha implementado un sistema audiovisual además de una guianza turística-patrimonial que facilitan el conocimiento y reconocimiento de nuestro país.</p> <p>La Rehabilitación de la Nariz del Diablo significa la recuperación de nuestra identidad como ecuatorianos... hoy más que nunca se ratifica el compromiso de recuperar nuestro Patrimonio para conocerlo, vivirlo, valorarlo y conservarlo.</p> <p>SUBE MÚSICA MANTIENE</p> <p>DESAPARECE MÚSICA (Efecto)</p> <p>ENTRA TAMBORES Y RISA DEL DIABLO</p> <p>DESAPARECE</p>	<p>Corte</p> <p>Zoom out</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Zoom out</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Zoom in</p> <p>Zoom in</p> <p>Negro in y back</p>
--	--	---	---

Guión Estructural

Tema: REPORTAJE PROMOCIONAL TURÍSTICO SOBRE LA RUTA IBARRA-SALINAS-PRIMER PASO DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS

	VIDEO	AUDIO	E
	E.B.C Cámara Libre P.G frente del autoferro SE VA A NEGRO	La vida no es más que un viaje por tren... El tren de la Libertad...	negro in (transición) negro back (transición)
	Fotografía fija documentos empresa Ferrocarriles	ENTRA MÚSICA Y MANTIENE(clásica) El 26 de agosto de 1957 llegó la primera locomotora a vapor a San Lorenzo, hecho trascendental para la historia del país, ya que trajo consigo el desarrollo y progreso de todo un pueblo. La comunicación aumentó mientras que los índices de comercio se dispararon.	Transiciones, cortes y animaciones de fotos
	Fotografía gente		
	Fotografía, trabajos en vía	Es importante destacar, que la construcción de la línea férrea se contempló bajo la idea fundamental para la economía del sector, pero a su vez como un gran potencial paisajístico, debido a que la vía corre paralela al río Mira. Ésta forma profundos acantilados en su descenso a la costa, desciende rápidamente desde los 2200 metros a 1400 msnm en el sector conocido como Primer Paso.	Transiciones, cortes y animaciones de fotos
	Fotografía, trabajos en vía		
	Fotografía, trabajos en vía		Transiciones, cortes y animaciones de fotos
	Fotografía, locomotora, gente época		negro back
	P. G Talleres Ibarra (fachada)	DESAPARECE MÚSICA ENTRA MÚSICA Y MANTIENE(Enya Love Son) El tren de la Libertad, inicia su recorrido desde los Talleres del Ferrocarril en la ciudad blanca de Ibarra,	negro in Zoom out
	P.G turistas subiendo al autoferro P.G ambientes (cámara subjetiva) P.P. Turistas, gente en autoferro	el turista toma el autoferro e inicia una travesía fascinante donde es posible apreciar la distribución multiétnica con la que cuenta Ibarra y sus parroquias.	Transición
	P.P. Turistas, gente en autoferro P.G Ambientes vistos (cámara subjetiva) Cámara subjetiva sobre puente y pasa	SUBE MÚSICA Y MANTIENE Este viaje constituye un verdadero espectáculo, que permite no solo atravesar puentes y	Cortes

	<p>a túnel pasa a ambiente (paisaje) con cámara subjetiva P.G Artesanías pintura o tradiciones volver a paisajes</p> <p>P.M ó P.G Conductor del autoferro en camino a Salinas P. Pan Valle a lo lejos túneles P.G Túnel se continúa con cámara subjetiva por el paso del túnel</p> <p>P.G Autoferro pasa sobre puente Ambi (Frente) P.G Autoferro pasa sobre puente Ambi (lado) P.G Dentro del autoferro Tras Conductor P.P; P.G; P.M autoferro sobre riles, ambientes, paisajes (mientras inicia Ex M. Tur.)</p> <p>P.G desde autoferro se divisa la estación Salinas pasa a autoferro en la estación</p> <p>P.P Pilonos de sal P.P Paila con sal (tierra) P.P Paila con sal en estación P.P Sal P. G con movimiento de ambiente de la zona de Salinas P. G; P. M; P.P pobladores en cerámica (tomos de artesanías)</p>	<p>túneles construidos el siglo pasado, sino también nos ofrece la opción de conocer con mayor plenitud costumbres y tradiciones locales, además admirar hermosos paisajes y diversos ecosistemas.</p> <p>En pocos minutos nos reciben una serie de túneles hechos a pico y pala que convierten al autoferro en un topo gigante en medio de la montaña, uno de los primeros es el túnel de los milagros o del bautizo fue construido en el año de 1836 y es conocido por las filtraciones de agua de la piedra, que generan una lluvia permanente dentro él.</p> <p>Otro atractivo turístico es el puente Ambi, con una longitud aproximada de 60 metros, y es el paso colgante entre dos inmensas montañas.</p> <p>DESAPARECE MÚSICA ENTRA BITE EX MINISTRA DE TURISMO <i>Ferrocarriles oferta turística ecuatoriana.</i></p> <p>ENTRA MÚSICA Y MANTIENE(Enya Love Son) De esta manera, llegamos Valle de Salinas, su nombre se debe a la presencia de sal en la tierra, la misma que es utilizada en un sistema de trueque realizado por los diferentes caseríos establecidos cerca de este lugar. Este valle posee una temperatura promedio de 19 ° C, al ser un lugar tan cálido, lo poblaron los negros traídos en calidad de esclavos y que se liberaron del yugo estableciéndose en el Valle de Salinas y el Chota. En el lugar se puede disfrutar de la</p>	<p>Cortes Cortes Zoom out de apertura Corte</p> <p>Corte Aumenta la velocidad al pasar y vuelve a misma Detenemos la toma dentro del túnel</p> <p>Transición Zoom out (abre la toma) Corte</p> <p>Transición</p> <p>Transición Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p> <p>Corte</p>
--	--	---	---

	<p>P.G Pobladores y bailes típicos P.M a P.P artesanías P.G a P.M Pobladores bailando</p> <p>P.M; P.G; P.P Pobladores bailando</p> <p>P.G Mirador de Primer Paso P.G Gente en el Mirador P.G. Gente disfrutando del paisaje y las pequeñas fuentes de agua P.G. desde autoferro (paisajes)</p> <p>P. M Conductor sin llegar a over shoulder P.G Gente bailando P.M Gente de la comunidad P.G Gente en las fuentes de agua P.P gotas de agua; P.P Fuente de agua P.G Paisajes P.M Conductor; P.G autoferro (dentro) P.P Vía (travel desde puerta)</p> <p>P.P; P.M Autoferro P.P; P.M Autoferro (cámara subjetiva) P.G Paisaje (travel) P.G Gente de la comunidad vista desde autoferro</p> <p>Travel desde autoferro a P.G P.P autoferro en vía P.M (abajo) desliz de autoferro en vía</p> <p>SE VA A NEGRO</p>	<p>calidez de su gente, sus artesanías en tagua y conociendo sus costumbres y tradiciones.</p> <p>SUBE MÚSICA Y MANTIENE DESAPARECE MÚSICA ENTRA BITE EX VICEMINISTRO DE TURISMO <i>Riqueza cultural de la Gente</i> ENTRA MÚSICA Y MANTIENE(Enya Love Son) Con la meta cumplida, el autoferro llega a Primer Paso, el punto exacto que se encuentra entre la costa y la sierra, donde se puede disfrutar de un paisaje inolvidable y un clima extraordinario.</p> <p>El ferrocarril constituye un eje de desarrollo económico, cultural y social, cuya función es entrelazar pueblos e ideología, logrando un mayor provecho de nuestra riqueza turístico y patrimonial</p> <p>SUBE MÚSICA Y MANTIENE(Enya Love Son)</p> <p>Disfruta del Tren más hermoso de Latinoamérica</p> <p>DESAPARECE MÚSICA</p>	<p>Corte Corte</p> <p>Transición</p> <p>Aumenta la velocidad de cámara Corte Corte Transición</p> <p>Corte Corte Corte Corte</p> <p>Corte Corte Corte</p> <p>Corte</p> <p>Back out</p>
--	---	--	--

CONCLUSIONES

- El trabajo periodístico que se deriva de un reportaje turístico promocional, constituye una herramienta de comunicación básica y diversa para generar procesos culturales y publicitarios sin caer en mecanismos marketeros, que promuevan un consumo de masas, es decir, mediante el buen uso de potencialidades periodísticas, la gente puede consumir lo nuestro: nuestros paisajes, nuestra cultura, nuestro entorno y patrimonio, lo que permite conservar y recuperar espacios comunitarios de disfrute para el turista y de desarrollo económico local.
- Es necesario, que en esta tesis quede escrito, que el papel del periodista es fundamental en procesos publicitarios dentro de cualquier dependencia estatal, ya que es la fuente principal de información comunitaria a todo el país, para de esta manera dar a conocer y reconocer nuevos espacios turísticos desde la propia comunidad, creando un turismo sustentable y sostenible, que genere capitales vivos de ingreso al Estado, pero principalmente haciendo turismo, capacitando a la gente y manejando nuevos índices y ejes de vida.
- El periodista de investigación, no puede mantener una sola mirada de información, al ser nuestro país megadiverso y pluricultural, es necesario aprender y re aprehender sobre la gran misión que implica el “comunicar”. No como un simple hecho de mostrar una realidad, sino que hay que mostrar un conjunto de identidades y de ambientes, sin llegar a elitizar a los lugares como lugares de destino turístico estandarizado, sino un destino turístico de generación de reflexión, que se reconoce y que crece con sus propias capacidades.
- El turismo conjugado con el uso y conservación del patrimonio, ha creado espacios distintos dentro de la comunicación, el hecho de informar viene estructurándose cada vez más, hoy, el eje publicitario estatal, se maneja bajo la concepción comunicacional, con estrategias comunicacionales claras, objetivos y mecanismos de retroalimentación. En el caso turístico, el uso de los reportajes promocionales, ha generado campos de acción para la comunidad.

RECOMENDACIONES

- El manejo de la información que se utilizará en los guiones literario como estructural, es necesario contemplar y hacer una breve reseña mental de las posibles imágenes que colocaremos, siempre contemplando la idea de que se trabajará un reportaje turístico promocional y éste debe reflejar en su mayoría los atractivos turísticos, históricos o legendarios.
- El guión literario debe resumir los ejes fundamentales que tratará el contenido del reportaje, para ser más específicos, es necesario dividir por segmentos la información, lo que hace mucho más fácil el proceso de síntesis.
- Al trabajar para el Estado, es necesario, plantear un proyecto comunicacional basado en medios audiovisuales de carácter promocional o publicitario, debido a que la estructura y política actual de comunicación y turismo, invitan a la reflexión de un turismo comunitario, un turismo cultural y solidario a través de los ejes contemporáneos como el ferrocarril. En ese sentido, es importante plantear la estrategia de comunicación mediante la implementación de reportajes turísticos-promocionales de uso interno y externo.
- Se debe reducir al máximo los costos por edición, fotografía y uso de locaciones, debido a que el Estado considera que la mejor manera de ahorrar es la planificación y el buen uso de recursos comunicacionales, en este caso se optimizó los recursos técnicos y humanos, que garantizan una difusión masiva del producto ecuatoriano, sin tener que contratar espacios externos ni agencias publicitarias, hoy, el periodista tiene la capacidad de diseñar, crear, guiar y coordinar su trabajo con un equipo reducido de profesionales que potencializan las capacidades y conocimientos.

BIBLIOGRAFÍA

Archivos de prensa de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos

Archivos digitales Ministerio Coordinador de Patrimonio.

BARBERO, Jesús Martín. *Comunicación y solidaridad en tiempos de globalización, Encuentro Continental de Comunicadores. s/e, Medellín, 1999*

BULLÓN, Piedad. *Algo está cambiando: la prensa frente a las nuevas tecnologías, <http://www.iWorl.com>*

CANCLINI, Néstor, *Turismo Cultural: Paranoicos Vs Utilitaristas, <http://ceas.files.wordpress.com/2007/03/2-canclini.pdf>,*

DÍAZ, Javier, *Conceptos en torno al periodismo electrónico interactivo multimedia. Editorial Vasco, Donostia, 1996, págs. 14*

FLORES, Antonio, *Teoría de los usos y gratificaciones, 2009 <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2925028>*

GARIBALDO, Rodolfo, *Géneros Periodísticos, 2008, http://espanolcocula.over-blog.com/pages/GENEROS_PERIODISTICOS-1212152.html*

GORDILLO, Inmaculada, *La Hipertelevisión Géneros y Formatos, Editorial Quipus-Ciespal, Quito, 2009, págs. 104.*

IEPALA. Centro de Información y Documentación "Marianella García Villas", Colección Cooperación y Tecnología, No.5, Madrid, abril 1994 SERAFF, Ilvay, *Nuevos escenarios y tecnologías de la comunicación en el umbral del tercer milenio, Edición N°18, 2008, págs.. 23.*

MARTÍNEZ, José Luis, *Curso general de redacción periodística. Lenguaje, estilos y géneros periodísticos en prensa radio, televisión y cine, Edit. Paraninfo, Madrid 1992, págs. 402*

NOVEMBER, Andrés, *Nuevas tecnologías y transformaciones socioeconómicas. Manual de nuevas tecnologías*. Instituto de Estudios Políticos para América Latina y el África,

PARDO, Romeo. *El conocimiento y los medios de comunicación en la sociedad de la información. Razón y Palabra*. México, octubre 1998 enero 1999.
<http://www.cem.itesm.mx/dacs/publicaciones/logos/anteriores/n12/par12.html>

VALVUENO DE LA FUENTE, Felicísimo, *Teoría de los usos y gratificaciones*, 2005
[http://www.tvyvideo.com/tv/secciones/TV/ES/MAIN/IN/ARCHIVO/1995_2000/doc62688HTML.html?idDocumento=6268](http://www.tvyvideo.com/tv/secciones/TV/ES/MAIN/IN/ARCHIVO/1995_2000/doc6268HTML.html?idDocumento=6268)

VIVALDI, Gonzalo Martín, *Géneros periodísticos: reportaje, crónica, artículo. Análisis diferencial*, Madrid, Paraninfo, 1973, págs. 96.

Documentos oficiales:

Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, “Se inicia el rescate del Ferrocarril”, *Revista ¡La llegada de nuestro ferrocarril, inició el sueño de la Unidad Nacional...!*, Quito, 2009, págs. 9.

Ministerio Coordinador de Patrimonio, “La Rehabilitación del Ferrocarril y nuestro Patrimonio”, *Revista Nuestro Patrimonio*, 1er ejemplar, Quito, enero, 2010, págs. 22

Presidencia de la República, “Documento oficial N°. PRE-1990-0984 Turismo sostenible y patrimonio”, págs. 15.

Ministerio de Turismo, *Plan de Marketing Turístico del Ecuador, PIMTE, 2014*, 2008.

Ministerio de Turismo, *Plan General Estratégico de trabajo y promoción turística en el Ecuador, PLANDETUR, hasta el 2020*. 2008-2009.

SUPTTEL, *Compendio histórico de las telecomunicaciones en Ecuador 2007*.