

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

SEDE QUITO

CARRERA: COMUNICACIÓN SOCIAL

**Tesis previa a la obtención del Título de: LICENCIADA EN COMUNICACIÓN
SOCIAL**

TEMA:

**“VIDEO REPORTAJE SOBRE LA INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN EL
DESARROLLO ECONÓMICO DEL CANTÓN ALAUSÍ”**

AUTORAS:

**ANDREA FERNANDA ORDOÑEZ MALDONADO
MAYRA ALEJANDRA VELASCO LÓPEZ**

**DIRECTORA:
NELLY VALBUENA**

Quito, octubre del 2012

Nosotras, Andrea Fernanda Ordoñez Maldonado con cédula de ciudadanía 172162998-6, y Mayra Alejandra Velasco López con número de cédula 171799401-4, nos responsabilizamos por los conceptos desarrollados, análisis realizados y las conclusiones del presente trabajo.

Quito, octubre del 2012.

Atentamente:

Andrea Ordoñez

Mayra Velasco

AGRADECIMIENTO

En la realización de nuestra tesis han existido varias personas que nos ayudaron y orientaron, a las que queremos dar un sincero agradecimiento.

Cada uno dedico su tiempo, esfuerzo y paciencia; dándoles gracias por sus comentarios y aportaciones. Así también por no darnos las espaldas cuando más los necesitábamos y sacaron de dudas, dejando atrás sus labores. Sus consejos al final dieron respuestas positivas para culminar con éxito un propósito más en nuestras vidas.

DEDICATORIA

Es difícil describir a cada uno que estuvo ayudando para que podamos llegar a este punto de nuestra trayectoria universitaria, sin embargo la Tesis va especialmente dedicada a nuestros padres, que se convirtieron en nuestro apoyo moral, alentándonos para continuar y cumplir ese sueño que cada día se hacía más lejano. Pero que gracias a ellos hoy se cumple.

RESUMEN

El proyecto tiene como fin una investigación periodística de la influencia del ferrocarril en el desarrollo económico de Alausí. Esta obra no sólo ayudó a abrir comunicación y caminos entre sierra y costa, sino que permitió una mejora de las riquezas, la expansión comercial, y la satisfacción de las necesidades colectivas.

De esta breve descripción nace la idea de investigar sobre el progreso de las riquezas en el cantón mencionado, pero no solo de la parte teórica sino también de una espontánea observación de la realidad y desde luego historias narradas por habitantes de la zona, que afirman que el ferrocarril fue una de las mejores obras que se ha podido realizar en el país; ya que con la construcción de la misma hubo una expansión demográfica, haciendo crecer el turismo y el comercio, las mismas que proyectaron un avance económico. Hoy en día la realidad es otra, con la rehabilitación del tren en la zona, sus ingresos no han mejorado como ellos esperaban.

Para realizar este producto, primero se debe tener una base teórica donde se exponga las teorías de la comunicación que se relaciona con el producto audiovisual; es así que se menciona dos teorías la Escuela de Palo Alto, donde hace referencia a que todo comunica. A la comunicación se la entiende como un proceso de interacción social que engloba un todo. Y la teoría economía política de la comunicación, donde la información se relaciona con el poder que tiene el medio de comunicación, es decir, los mass medias influyen en la información dada de un hecho, en esta parte se desglosa la importancia de los medios de comunicación en la zona y el periodismo como enfoque teórico. También se menciona la historia de Alausí relacionada al ferrocarril de una manera cronológica que lleva a establecer una investigación mejor estructurada.

En la parte metodológica se realizó encuestas e investigaciones de campo donde se constató la realidad mencionada anteriormente. Los habitantes en las encuestas indicaron que el ferrocarril en su tiempo ayudo al catón a mejorar su vida económica pero ahora con la rehabilitación no trae ningún tipo de ingreso económico para la zona, al contrario afirman que les ha traído gastos.

Tras la recolección de esta información se prosiguió a la elaboración del video-reportaje titulado “LA VERDAD DETRÁS DE LAS RIELES”. Para esto se realizó una preproducción, producción y postproducción pertinente para la preparación del producto audiovisual.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
COMUNICACIÓN Y PERIODISMO	3
1.1 Introducción	3
1.2 Aproximación teórica	4
1.2.1 Escuela de Palo Alto o Universidad Invisible	4
1.2.2 Teoría economía política de la comunicación	9
1.3 Comunicación	14
1.3.1 Procesos comunicativos de la zona	14
1.3.1.1 Prensa escrita	14
1.3.1.2 Prensa radial	17
1.3.2 Influencia de los Mass Medias en el cantón	19
1.3.3 La ciudadanía y la comunicación	21
1.4 Periodismo	22
1.4.1 Géneros periodísticos	23
1.4.2 Relación periodismo y comunicación	24
1.4.3 Intereses económicos de los medios de comunicación en el cantón	25
CAPÍTULO II	28
EL FERROCARRIL DEL SUR Y EL CANTÓN ALAUSÍ	28
2.1 Introducción	28
2.2 Cronología de la construcción del ferrocarril en el Ecuador	29
2.2.1 Inicio de contratos para la construcción del ferrocarril (época garciana)	29
2.2.2 Cambios de mando y nuevas propuestas para el seguimiento de la construcción del ferrocarril (época prealfarista)	31
2.2.3 Terminación de la construcción del ferrocarril más difícil del mundo (época alfarista)	32
2.2.4 Cronológicamente de la construcción del ferrocarril en distintas ciudades del Ecuador (época post alfarista)	36
2.2.4.1. Abandono de los ferrocarriles	37
2.2.4.2. Intentos de rehabilitación	38

2.2.4.3 Fortalecimiento de ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado). _	39
2.3 Ferrocarril del sur _____	39
2.3.1 Orígenes del ferrocarril del sur _____	39
2.3.2 El impacto económico del ferrocarril _____	40
2.4 Socioeconomía de la áreas de influencia del ferrocarril _____	41
2.4.1 Extensión y población de las áreas de influencia del ferrocarril. _____	41
2.4.2 Crecimiento y poblacional y movimientos migratorios _____	42
2.4.3 Situación educativa de las áreas de influencia de ferrocarril _____	43
2.4.4 Salubridad en las áreas de influencia del ferrocarril _____	44
2.4.5 Actividades económicas de la población bajo la influencia del ferrocarril. _____	44
2.5 Alausí _____	45
2.5.1 Ubicación geográfica _____	45
2.5.2 Historia del cantón Alausí _____	46
2.5.1 Los aborígenes _____	46
2.5.2 Invasión incaica _____	46
2.5.3 Conquista _____	47
2.5.4 La colonia _____	47
2.5.5 Independencia _____	47
2.5.6 Cantonización de Alausí _____	48
2.5.7 Alausí y el ferrocarril _____	49
2.5.8 Lugares turísticos _____	50
Mirador de Llugli y escultura monumental de San Pedro _____	50
Parque y monumento al general Eloy Alfaro _____	51
Avenida 5 de junio _____	52
Calle larga _____	52
Reloj público _____	53
Templo la matriz _____	53
Capilla “San Francisco de Sales” _____	54
Puente negro _____	55
La estación del tren _____	56
Mercado municipal _____	57
La nariz del diablo _____	58
Turismo y artesanías _____	58
Turismo gastronómico _____	59
2.5.9 Ingresos del cantón _____	60

Centro agrícola cantonal _____	60
Piscicultura _____	61
Comercio _____	61
Industria _____	62
Turismo _____	62
CAPÍTULO III _____	64
PLAN DE PRODUCCIÓN DEL VIDEO _____	64
3.1 Introducción: _____	64
3.2 Reportaje _____	65
3.2.1 Reportaje televisivo _____	66
3.3 Desarrollo del video reportaje _____	67
3.3.1 Preproducción _____	67
3.3.1.1 Diagnóstico y Sistematización de las encuestas _____	68
3.3.1.2 Escaleta _____	68
3.3.1.3 Plan de Rodaje _____	79
3.3.2 Producción _____	85
3.3.2.1 Edición _____	85
3.3.3 Postproducción _____	89
3.2.3.1 Difusión del video _____	90
CAPÍTULO IV _____	91
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES _____	91
4.1 Conclusiones _____	91
4.2 Recomendaciones _____	92
CAPÍTULO V _____	93
BIBLIOGRAFÍA _____	93
5.1 Bibliografía _____	93
5.2 Páginas web _____	94

INTRODUCCIÓN

Esta investigación periodística se centrará en conocer cómo el ferrocarril ayudó al desarrollo económico del Cantón Alausí, provincia de Chimborazo, basándose en la obtención de fuentes primarias como son: documentales y oficiales, las cuales nos proveerán de testimonios y evidencias directas para la investigación; así también consultaremos fuentes secundarias las que nos ayudarán a obtener información extraoficial. Luego de la investigación periodística y como resultado de la misma se producirá un video reportaje que dará a conocer el crecimiento económico que se dio gracias a la gran obra del ferrocarril.

El propósito principal de este audiovisual es, dar a conocer a la población cómo el ferrocarril fue el eje principal para el desarrollo económico de la zona de Alausí. El paso del ferrocarril por el catón no sólo dio pasó a la comunicación entre pueblos, sino que abrió caminos para el intercambio de productos que se daban tanto en la Sierra y como en la Costa, permitiendo un mayor desarrollo económico, la expansión comercial, y la satisfacción de las necesidades colectivas. Al momento de realizar la investigación, encontramos que el ferrocarril ha roto esos anhelos del pasado donde este medio era la fuente principal de ingresos para los habitantes, en la actualidad el tren no proporciona ningún beneficio para los ciudadanos de este cantón, ya que no se han integrado paquetes turísticos para el impulso de la economía de la zona.,

Al verificar estos datos, el video reportaje cambió de perspectiva, ya no solo se mostraría la influencia del ferrocarril y como éste ayudó al desarrollo de un cantón pequeño, sino que se dará a conocer que hoy por hoy, con la reintegración del tren en la zona de Alausí, este medio no trae ningún beneficio para los habitantes de este lugar.

En el presente trabajo empezaremos por una aproximación teórica de la comunicación y el periodismo; donde se abordará dos teorías de la comunicación relacionadas al tema de nuestra tesis. La primera en citar es la escuela de Palo Alto, la misma que hace referencia a la comunicación como una orquesta en la que todos participan, comunican, habiendo una interacción comunicacional donde no se puede dejar de informar.

La escuela de Palo Alto menciona a la comunicación como algo nuevo donde se examina un acontecimientos y los problemas en términos de comportamientos entre individuos de un sistema de relaciones sociales, es decir, se dirige hacia el “qué” y el “cómo” de la situación (en vez de hacia el por qué o el quién) le interesa menos el origen o los fines últimos que la situación actual, así como el modo en el que se perpetúa y se podría modificar” (Weakland, 1977).¹

Por otro lado también hablamos de la teoría economía política de la comunicación en esta se puede apreciar cómo la comunicación funciona ligada a un poder sea político o económico, es decir, la información está sujeta a lo que los mass medias deciden según sus propios intereses. En este mismo capítulo topamos los temas de los medios masivos del cantón haciendo un recorrido histórico tanto de la radio como de la prensa escrita, centrándonos en cómo estos medios influyeron en la interacción de los habitantes; para concluir el primer capítulo abordamos el tema del periodismo donde nos referimos a los géneros periodísticos y a la relación que tienen éstos con la comunicación, concluyendo con los intereses económicos que tienen los medios en el cantón.

En el segundo capítulo trataremos la parte investigativa sobre el cantón Alausí y el ferrocarril, aquí se realizará una investigación histórica de la construcción del ferrocarril y cómo este ayudó al desarrollo económico del cantón. También se hablará de Alausí desde sus inicios y cómo con la llegada del *ferrocarril del sur* se abrió la puerta al desarrollo y el intercambio cultural con el resto del país.

El tercer capítulo que es el proyecto y el plan de producción del video, iniciaremos con la parte teórica sobre lo que es un video reportaje televisivo, el informe sobre el proceso de producción: la preproducción, producción, postproducción y difusión del audiovisual reportaje titulado **“LA VERDAD DETRÁS DE LAS RIELES”**.

Finalmente, se presenta las conclusiones y recomendaciones a las que se llegó una vez finalizada la investigación y elaboración del video-reportaje.

¹ Weakland, J. “Somatique familiale: une marge negligé”, en Watzlawick, P. y Weakland, J. 1977

CAPÍTULO I

COMUNICACIÓN Y PERIODISMO

1.1 INTRODUCCIÓN

Este capítulo se abordará dos teorías de la comunicación, la primera teoría citada es la de Palo Alto la que hace referencia a una comunicación interactiva, donde todo comunica. Como segunda teoría referente está la economía política de la comunicación muestra la difusión de servicios culturales y comunicacionales para la construcción de un análisis económico, enfocado al individuo y la sociedad como un solo grupo.

Como referentes principales para la tesis; se hablará de la comunicación y periodismo, como las mismas se entrelazan con los medios de comunicación del Cantón Alausí, que son ejes de influencia para el desarrollo económico.

La teoría de Palo Alto está orientada a que todo en nuestro alrededor comunica, no hay nada que no comunique. El poder es la guía para la construcción de la comunicación, influyendo en la sociedad, en donde si ésta se desvía se dará malos entendidos. La sociedad principal se convierte en el principal actor al expresarse en cada hecho, dejando atrás la tradicional comunicación lineal y mecanizada, en donde el emisor y receptor intercambian roles. Herbert Blumer enfatiza a la comunicación por medio de símbolos “lenguaje verbal y no verbal”, que permite comunicarse a las personas entre sí y es mediante la comunicación como se establece la sociedad.

La teoría de economía política de la comunicación se enfoca en los medios de comunicación partiendo hacia las afirmaciones filosóficas, viendo una realidad tanto de conceptos como de observaciones para manejar la economía y cultura de una sociedad. Adam Smith entiende el interés de la sociedad, el materialismo y la libertad individual, que contribuyen con el ascenso del capitalismo comercial. Determinando al individuo como análisis primario y al mercado como fuente de ingresos y desarrollo, ambos relacionados hacia la necesidad de dar a conocer sus deseos y demandas.

Los medios de comunicación del Cantón surgieron con la llegada de la imprenta en el año 1902, dando un desarrollo positivo a la zona.

En la actualidad la prensa escrita y radial, son los mass medias que predominan en la comunidad; llegando a influenciar en un porcentaje bajo. En donde aún falta una comunicación interpersonal, en la que todos interactúen e intercambien conocimientos para fortalecer los hechos que suceden en el cantón.

1.2 APROXIMACIÓN TEÓRICA

1.2.1 Escuela de Palo Alto o Universidad Invisible

La Escuela de Palo Alto se enfoca en la esencia de la comunicación y como esta reside en los procesos de relación e interacción social, también parte del cómo entender el comportamiento humano el mismo que se convierte en un valor comunicativo.

Los principales teóricos de la escuela mencionan que es imposible no comunicar, ya que todo en nuestro alrededor comunica, es decir desde gestos hasta comportamientos. Con el video se quiere llegar a esa interacción social por medio de relatos de las personas mayores de la zona, de los diversos documentos que se han tomado como referentes para la investigación, y con ello la comunidad mire las dos perspectivas de cómo fue que se dio ese gran paso para la economía con la llegada del ferrocarril y actualmente como todo cambió dejando de ser un pueblo de intercambio de productos para ser sitio turístico en el que los pobladores no se benefician al 100%.²

La conducta del ser humano tiende a una interacción dando un valor importante y primordial al mensaje, es decir, no se puede dejar de comunicar, no cabe la idea ni el impedimento de no comunicar. Desde luego debemos entender que la incomprensión o el mal entendido también forma parte de la comunicación, esto puede pasar con algunas opiniones de los moradores, al desconocer cómo fue la economía de Alausí y porqué la misma no sigue siendo igual. La falta de conocimiento de la historia para los más jóvenes hace que surjan ideas erróneas del ferrocarril y como este en una parte ayuda al cantón.

Todo lo dicho anteriormente remite a la idea que es la interacción que se establece entre los interlocutores, la misma que establece la intención comunicativa del mensaje, que

² RIZO, Marta, “El Interaccionismo simbólico y la Escuela de Palo Alto. Hacia un nuevo concepto de comunicación”. Madrid –España. 2000 p. 7.

tiene como fin determinar la interpretación entre uno y otro. No podemos dejar de mencionar que en la comunicación también se ejerce grandes relaciones de poder.³

La principal aportación de esta corriente de pensamiento es que “el concepto de comunicación incluye todos los procesos a través de los cuales la gente se influye mutuamente.” Pasa a ser un proceso permanente de la comunicación, en el que todo se relaciona y se convierte en un todo.⁴

Aún existen escenarios que por su antigüedad tienen impregnado los inicios de un Alausí económico, en el que como principal fuente de trabajo e ingresos era el ferrocarril. Sus casas, calles y personas mayores son testigos reales de aquel pasado, sin llegar a fondo se sabe su historia.

En la actualidad se respira un aire diferente, en donde la mayoría de casas son modernas y sus calles han dejado de contar un pasado. Las miradas de los pobladores son inciertas y en sus mentes solo está la palabra turista al ver a alguien desconocido.

En esta corriente casi todos los representantes definen a la comunicación como un proceso de interacción social donde los gestos, palabras y acciones comunican; es así como Bateson y Ruesch dicen que “la comunicación es la matriz en la que se encajan todas las actividades humanas”. La comunicación se ve en todo comportamiento humano y racional, no se pueden separar los comportamientos del razonamiento, todo debe ir junto.

La escuela de Palo Alto hace referencia al telégrafo como el modelo fundacional de la información, es decir, el emisor envía un mensaje al receptor, que después será el emisor, con esto nos referimos a esa comunicación circular donde el receptor también se convierte en emisor. Cada individuo tiende a participar en el desarrollo de la comunicación, pero muy pocos logran entender el origen de la misma. Por otro lado esta

³ ALSINA, Miquel Rodrigo, “Teorías de la comunicación: ámbitos, métodos y perspectiva”. Edición Universidad Autónoma de Barcelona, INO Reproducciones. Noviembre 2011. p. 166

⁴ Jurgen Ruesch y Gregory Bateson, “Communication, The social matrix of the psychiatry”, Nueva York, Ed. Norton. 1951, p. 13

escuela plantea a la comunicación como una orquesta musical donde cada integrante del grupo se convierte en un sistema de comunicación.

Es así que la orquesta de la comunicación es entendida como un sistema de múltiples canales y múltiples códigos, donde el sujeto viene a ser el actor principal que participa en todo momento de un proceso creativo en el que incluyen múltiples mensajes, los gestos, las palabras, la mirada, su silencio, incluso llegarán a decir, con su ausencia. Es decir todo comunica.⁵

Este modelo se convierte en un fenómeno social, en el cual la sociedad participa de una comunicación que expresa con cada acto, dejando atrás la tradicional comunicación lineal⁶, es decir, se rompe lo típico emisor-mensaje-receptor. Con la escuela de Palo Alto el receptor se convierte en emisor y así sucesivamente.

El modelo orquestal es concebido como un sistema de canales múltiples en el que el hombre participa en todo momento de los procesos comunicativos, quiera o no: estableciendo su mirada, actitud, comportamiento y hasta el mismo silencio, en parte del proceso, es decir el hombre como miembro de una sociedad forma parte importante de esta, así mismo el músico tendrá que formar parte de la orquesta, un violinista al no estar presente en el espectáculo pierde sentido la composición musical.

Dentro de esta orquesta no existe un director ni una partitura, cada uno toca poniéndose de acuerdo con el otro. Es decir comunicándose, lo mismo que pasa en una sociedad todos hacen el proceso por medio de una interacción social el uno se comunica con el otro y comparten ideas para ir construyendo un mismo lenguaje, la misma que pone en evidencia la importancia de retomar y de hacer observable la comunicación atendiendo a su significado; la puesta en común, el diálogo, la comunión.

Esta escuela aportó grandes estudios a la comunicación, basándose en la comprensión de la naturaleza y de cada uno de los enfoques, donde se exponía la forma de conceptualizar la comunicación a través de los medios masivos, que sin duda siguen siendo los de más aceptación social.

⁵ CÁCERES, María, “Introducción a la comunicación interpersonal”. Editorial Síntesis, Madrid-España 2003. p.75

⁶ RIZO, Marta, “El Interaccionismo simbólico y la Escuela de Palo Alto, hacia un nuevo concepto de comunicación” Madrid –España. 2000 p. 6

Los mensajes e información que se recibe por medio de estos canales, llegan de la misma manera, ya que todos cumplen una cierta linealidad que son exigidas por los grandes grupos de poder, se puede lograr un verdadero desarrollo de la comunicación, donde no sería la típica comunicación lineal donde se transmitan y reciban mensajes, sino la elaboración de una red de vínculos comunicacionales que funcionen a manera de estructuras dinámicas y en permanente retroalimentación.

El desarrollo social requiere de diversos modos de comportamiento como: palabras, gestos, posiciones de cuerpo, miradas, empleo de espacios físicos, actitudes y demás; de este modo se establece a la comunicación como un todo integrado. Es decir, "La comunicación es la matriz en la que encajan todas las actividades humanas".⁷ En este sentido es necesario concebir la investigación de la comunicación en términos de niveles de complejidad, de contextos múltiples y sistemas circulares, asemejando el funcionamiento de la cibernética.⁸

Se menciona que en la Escuela de Palo Alto un individuo no se comunica, sino que toma parte en una comunicación en la que se convierte en un elemento participante, donde puede moverse, producir ruido, pero no necesariamente comunicar, no es el autor de la comunicación, solo es un mero participante en el acto. La comunicación se ve como un sistema al que no debemos comprenderla como acción y reacción, sino como un sistema de intercambio donde se analiza el sistema que ha hecho viable el intercambio entre los seres humanos. Es por eso que todo comportamiento individual se convierte en comportamiento social, siempre va estar ligado a lo cultural donde no se puede concebir solo como una entidad que va más allá del individuo. Lo social, tiene que pasar forzosamente por lo individual.⁹

⁷ CÁCERES, María, "introducción a la comunicación interpersonal". Editorial Síntesis, Madrid-España 2003. p.80

⁸ Nájera, Ozziel, "Las Ciencias de la Comunicación Frente a los Nuevos Paradigmas Científicos"; 12/06/2012; <http://www.razonypalabra.org.mx/antiores/n36/onajera.html>;

⁹ Ídem.

Para Herbert Blumer el interaccionismo simbólico, se encarga de comunicar mediante símbolos, “el lenguaje verbal y no verbal que permite comunicarse a las personas entre sí y es mediante la comunicación como establece la sociedad”.¹⁰

La construcción de una comunicación intercultural remite a una interacción de la información que se va elaborando en el sentido de las situaciones sociales de la vida cotidiana, donde se establece lo que los demás esperan de uno y lo que uno espera de ellos. Es así como esta comunicación llega a compartir y crear una nueva forma de comunicación, nuevamente interrelacionada.

Donde la comunicación intercultural nos da un conocimiento mutuo, es donde surgen los posibles malentendidos. Es así que el interaccionismo simbólico considera que la conducta no es una respuesta automática a los estímulos de origen externo, al contrario son construcciones subjetivas sobre cada individuo, y sobre las exigencias que producen estas situaciones en la vida cotidiana del ser humano.¹¹

La vida de todo ser humano se basa y depende de la adaptación recíproca de las líneas de acción de los distintos miembros del grupo. Donde la articulación de dichas líneas origina y constituye la “acción conjunta”, tal es el caso de una organización comunitaria de comportamiento que se encuentra basada en los diferentes actos de quienes la conforman, estos grupos de poder distribuidos en el Estado o la ciudadanía. Esto se relaciona con el tema de nuestra tesis, en donde esta teoría representa lo que un determinado grupo lucha por algo que cree ser suyo, por ejemplo todos los comerciantes del pueblo de Alausí luchan por que el ferrocarril traiga esos ingresos que proporcionaba en el pasado.

Por eso el interaccionismo simbólico de las realidades sociales son construcciones de significado que han sido establecidas por la participación de las personas en la interacción simbólica que se produce en la sociedad. Aquí se basan en interpretaciones individuales y de grupo, que pasan a ser internalizadas, en el cual se produce un proceso

¹⁰ ALSINA, Miquel Rodrigo, “Comunicación intercultural”. Anthropos Editorial, España 1999. P. 199

¹¹ Idem.,p. 200

de objetivación de la realidad. Una realidad social que al ser compartida por el Estado y la comunidad, pasa a ser patrimonio del sentido común o comunitario de dicho grupo.¹²

1.2.2 Teoría economía política de la comunicación

El desarrollo capitalista se caracteriza desde su origen por la mercantilización de las diferentes actividades sociales. Las mismas funcionan desde el campo cultural y de la comunicación, desarrollándose de forma diferenciada y limitada.

El objetivo del mismo es mostrar una difusión de artículos, servicios culturales y comunicacionales, para llegar a la construcción de un análisis económico.¹³ Y a lo que se quiere llegar con el video reportaje, difundir un bien común que muestra un antes y un después de un ferrocarril productivo que trajo consigo ingresos económicos para muchas familias de la zona, mano de obra de peones que dejaron de lado la agricultura por ir a las vías férreas. El reportaje mostrará toda la historia y como hoy en día todo esto ha cambiado, se comunicará por medio de imágenes y entrevistas de autoridades y moradores.

Los estudios de economía política de la comunicación se basan en las relaciones sociales, en el intercambio de actos, la misma que es entendida hacia una perspectiva abierta, dejando atrás antiguas ideas o ideologías críticas.¹⁴

Se ha presentado una supuesta ruptura desde el análisis marxista, que entiende a los medios de comunicación como instrumentos del dominio de las clases de poder, ya que se ha dado una aceptación no problemática del modelo base superestructura que hace referencia a las relaciones sociales y productivas, que constituyen la base o estructura económica de la sociedad. Los medios de comunicación enfocan una realidad distorsionada de la sociedad, asumiendo la importancia de la estructura económica en el

¹² ALSINA, Miquel Rodrigo, "Comunicación intercultural". Anthropos Editorial, España 1999. P. 201

¹³ ALBORNOZ, Luis. FASTRINI, Guillermo. BOLAÑO, César, "Globalización y monopolios en la comunicación en América Latina". Editorial Biblos, Buenos Aires 1999. Pág. 9.

¹⁴ Idem.,p. 12.

funcionamiento de los medios, y la necesidad de analizarla, para no caer en el error de los efectos mediáticos.¹⁵

Los medios de la zona enfatizan en una realidad cruel, en la que desearían llegar en frecuencia a otras zonas, pero no tienen el apoyo de las autoridades. La existencia de los medios en la zona es de gran importancia, con ello se fortalecerá una comunicación de intercambio entre los mass medias y la comunidad, del capital y de las necesidades de un pueblo.

La economía política de la comunicación por años se ha visto influenciada por la evolución de la prensa, los medios electrónicos y las telecomunicaciones.¹⁶ Para ello se analiza la forma de organizar la producción desde sus inicios hasta el presente, y cómo la comunicación participa de la circulación del capital y de las necesidades de consumo de la sociedad.

La información-comunicación-cultura, se define como contradicciones de la información en el nivel teórico de la circulación mercantil, que se da en el proceso de trabajo bajo el capitalismo y de la competencia. Explicando la lógica del Estado y del capital sobre el desenvolvimiento de la tecnología y la definición de concepto de información¹⁷.

La información capitalista se adecua a las necesidades de capital de la sociedad, en donde se da igualdad a los individuos, al momento de circular el dinero se da una manipulación por medio de la propaganda y publicidad, que conjuntamente con la producción, la comunicación y la burocracia se convierten en la estructura de poder de la empresa.¹⁸ En ellas se refleja un carácter contradictorio de las relaciones sociales capitalistas.

La comunicación de clase, tiene por base un proceso histórico de expropiación del conocimiento de los artesanos, por un lado, el desenvolvimiento de las ciencias de la administración, y desde otra perspectiva el progreso tecnológico que comienza con la Revolución Industrial, que no solo es el conocimiento del

¹⁵ ALBORNOZ, Luis. FASTRINI, Guillermo. BOLAÑO, César, “Globalización y monopolios en la comunicación en América Latina”. Editorial Biblos, Buenos Aires 1999. p.16

¹⁶ Idem., p.17

¹⁷ Ídem., p.19

¹⁸ Idem.,p.20

*trabajador individual sino se incorpora al capital, a la materialización de la máquina-herramienta.*¹⁹

El momento que la información pasa a ser manipulada y transmitida de diferentes modos, pasa a tener un valor agregado al del bien o servicio tornándose toda esa comunicación en mercadería bajo la forma de capital-información.²⁰ Esta información se da a raíz de las necesidades internas de la acumulación capitalista, que no solo está ligada a la producción sino a la de un capital ficticio.

Desde los puntos culturales, de dominación política, económica e ideológica del capitalismo informativo, se tornan parte de una independencia al no ser transparente a los poderes del Estado y del Capital.

La economía política de la comunicación, se enfoca en los medios para partir de ellos a sus afirmaciones filosóficas. Se empieza a aceptar la realidad tanto de conceptos como de observaciones para tener una idea más clara de cómo manejar la economía y cultura de la sociedad.

Repensar la economía política enfatiza en el cambio social existente, los procesos sociales y las relaciones entre los individuos, que se encuentra por encima de la tendencia tradicional en la economía política partiendo de las estructuras sociales y las instituciones.²¹

*La economía política se inclina al estudio de las relaciones sociales, particularmente las relaciones de poder, que mutuamente constituyen la producción, distribución y consumo de recursos, incluyendo los recursos de comunicación.*²²

Enfocándose en la vida social como método de supervivencia, en la que cada individuo forma parte de un grupo social, que con los diferentes cambios y transacciones que vive debe llegar a adaptarse en una sociedad que modifica todo constantemente.

¹⁹ ALBORNOZ, Luis. FASTRINI, Guillermo. BOLAÑO, César, “Globalización y monopolios en la comunicación en América Latina”. Editorial Biblos, Buenos Aires 1999. p.31-32

²⁰ Idem, p.31

²¹ MOSCO, Vincent, “La Economía Política de la Comunicación: una actualización diez años después. Cuadernos de Información y Comunicación, volumen 011”. Universidad Complutense de Madrid, España. p. 58

²² ALBORNOZ, Luis. FASTRINI, Guillermo. BOLAÑO, César, “Globalización y monopolios en la comunicación en América Latina”. Editorial Biblos, Buenos Aires 1999. p.59

La comunidad tiene que estar preparada para producir lo necesario para la continuidad y reproducción social, ante una crisis que se presenta como un boom que muchos culpan y dan prioridad a otras formas de ingresos que reciben de terceros y no de la principal fuente que es el ferrocarril, que en un pasado fue el motor económico de muchos pueblos.

Los controles se enfocan a lo político constituyéndose como la organización social de las relaciones dentro de una comunidad. Tomando en cuenta los procesos de supervivencia económicos, se basan en los procesos de producción y reproducción. Se otorga a la economía política una amplitud de abarcar la actividad humana.²³

La economía política propone como objetivo entender el cambio social que pasa la sociedad y la transformación histórica de un lugar que actualmente sólo es la memoria de un pueblo productivo, llenó de intercambios comerciales y de comunicación a muchas comunidades, ayudando al crecimiento de desarrollo. Hoy por hoy, sólo es el paso del turismo ferroviario sin grandes fines de ganancia, su eje económico actual estable son las remesas que envían los migrantes y las fiestas de San Pedro.

La economía política de la comunicación se destaca por su énfasis en describir y examinar el significado de las instituciones, “el Estado y el Gobierno quienes son responsables de la producción, distribución e intercambio de las mercancías de comunicación; como objetivo ha sido de puntualizar con las instituciones corporativas y gubernamentales²⁴”

Para los economistas políticos clásicos del siglo dieciocho y principios del diecinueve, tales como Adam Smith, David Ricardo y John Stuart Mill, que entendieron la gran revolución capitalista, la vasta agitación social que transformó las sociedades basadas en el trabajo agrícola, comerciales, manufactureras e industriales.²⁵ Parten de los estudios de los medios masivos y las tecnologías de la comunicación que desempeñan un papel

²³ ALBORNOZ, Luis. FOSTRINI, Guillermo. BOLAÑO, César, “Globalización y monopolios en la comunicación en América Latina”. Editorial Biblos, Buenos Aires 1999. p. 60

²⁴ MOSCO, Vincent, La Economía Política de la Comunicación: una actualización diez años después. Cuadernos de Información y Comunicación, volumen 011. Universidad Complutense de Madrid, España. p.59

²⁵ ALBORNOZ, Luis. FOSTRINI, Guillermo. BOLAÑO, César, “Globalización y monopolios en la comunicación en América Latina”. Editorial Biblos, Buenos Aires 1999. p.61

importante, porque las industrias que abarcan estos campos de estudio son las que crean la economía actual, desde donde se ve otra perspectiva de cómo la sociedad debe desarrollar una fuente de ingresos. “Adam Smith entiende el interés de la sociedad, el materialismo y la libertad individual, que contribuyen con el ascenso del capitalismo comercial”²⁶.

La economía contemporánea se centra en el individuo como unidad primaria de análisis y el mercado como principal fuente de ingresos y desarrollo, ambos son la relación de la necesidad del individuo para manifestarse y dar a conocer sus deseos y demandas en el mercado.

Menciona que es necesario dedicar atención a los problemas de cómo valorar el espacio ocupado por la tierra y el entorno construido.

*Pero es sólo por su propio provecho que un hombre emplea su capital en apoyo de la industria; por tanto, siempre se esforzará en usarlo en la industria cuyo producto tienda a ser de mayor valor o en intercambiarlo por la mayor cantidad posible de dinero u otros bienes... En esto está, como en otros muchos casos, guiado por una mano invisible para alcanzar un fin que no formaba parte de su intención y beneficia a todos. Y tampoco es lo peor para la sociedad que esto haya sido así. Al buscar su propio interés, el hombre a menudo favorece el de la sociedad mejor que cuando realmente desea hacerlo.*²⁷

La sociedad está acostumbrada a que si hay un bien común que les de ganancia, aceptarlo y trabajarlo, pues este le da un desarrollo y un conocimiento de historia del por qué surgió y como fue su progreso. En muchos pueblos se explota lo turístico siempre y cuando el Estado no abarque todas las ganancias, los ciudadanos piden que sea equitativa la atención de quienes los visitan, ya que los ingresos son direccionados hacia el poder en un 80 o 90%, mientras que lo restante no es nada para un pueblo productor.

En aquel estado primitivo de la sociedad, en que no se practica la división del trabajo, y apenas se conoce el cambio, y en la que cada ser humano procura satisfacer sus necesidades poniendo en juego su labor en la colectividad.

²⁶ ALBORNOZ, Luis. FASTRINI, Guillermo. BOLAÑO, César, “Globalización y monopolios en la comunicación en América Latina”. Editorial Biblos, Buenos Aires 1999. p.62

²⁷ SMITH Adam, "La Riqueza de las Naciones", Libro IV, Cap. 2

La comunicación y la cultura constituyen un sector industrial y económico diferenciado. Están direccionadas hacia las formas de producción y encuentro en el mercado.

“La producción, las características de las mercancías culturales y la valorización de capitales de cada rama, para lo que se comprueba de que la cultura es un elemento estructural del funcionamiento y desarrollo de la comunicación”.²⁸

1.3 COMUNICACIÓN

1.3.1 Procesos comunicativos de la zona

1.3.1.1 PRENSA ESCRITA

El lenguaje desde los inicios se ha percibido primordialmente como una función de comunicación, como dice Lewandowski, “de entendimiento interpersonal, participación intencionada o puesta en común de información es con ayuda de señales , sistemas de signos , sobre todo por medio del lenguaje cuyo cumplimiento implica un proceso compuesto por una serie de fases sucesivas”.²⁹

Es así que los orígenes del lenguaje humano, afirman que el hombre es un animal capaz de comunicarse de distintas formas ya sea por el alcance de la voz humana y la precisión de la memoria. Todo esto dio paso al empleo de símbolos, los que nos permiten leer y escribir.

La idea básica del periódico se desarrolló muy temprano en Europa, Inglaterra y Estados Unidos. Cuando se formó la nueva nación, hacia ya varios años que estaba establecida la prensa colonial norteamericana.³⁰

Cuando la prensa masiva fue aceptada la actividad comunicativa del hombre comenzó a aumentar rápidamente. Con la llegada del ferrocarril a Alausí en el año de 1902 llega junto a este medio de transporte la imprenta, la misma que formó parte fundamental del desarrollo local de la zona.

²⁸ SMITH Adam, "La Riqueza de las Naciones", Libro IV, Cap. 2

²⁹ LEWANDOWSKI, Th.: Diccionario de lingüística, Cátedra, Madrid, 1986.

³⁰ Fleur, M. (1972) Teoría de la comunicación masiva. Buenos Aires, Argentina: Paidós. P. 19

El periodismo por años ha trabajado por y con la comunidad y no es la excepción, ya que este proceso es una actividad integradora y benéfica, en la que su esencia va renovándose y presentándose en múltiples formas, prolongándose hasta lo infinito, y como ninguna otra, une a las generaciones pasadas con las presentes, debiendo ocurrir lo mismo en las futuras generaciones, de este modo queda marcada una historia de medios donde el pueblo nace y crece junto a la información.

Es así que en 1914, el señor Cicerón Marchan Ramírez, funda el primer Semanario, titulado "La Unión" ante este acontecimiento sin precedentes el pueblo se congregó ante el edificio en donde se efectuó la inauguración y cuando vio que el tipógrafo y prensista guayaquileño, señor Max Cortéz Falquez puso en movimiento la prensa, las aclamaciones resonaron y en el rostro de las damas que asistían lloraban de felicidad. Con esto queda demostrado como el periodismo y los medios han hecho que se una la nación entre la sierra y costa.

Seguido de este importante diario se funda en 1940 otro Semanario, "El Eco de los Andes", llamado a librar grandes batallas en defensa de la patria grande y, especialmente de la chica. Entre las muchas cosas que este periódico consiguió para Alausí está el paso de la carretera Panamericana por Alausí; el colegio "González Suárez"; la sucursal del Banco Nacional de Fomento; destruyó la hegemonía de una compañía extranjera que humillaba y causaba oprobio a Alausí.

En la actualidad existen dos medios escritos de comunicación que intenta que la ciudadanía no se desconecten de la realidad por la que pasa el pueblo, de este modo informan lo que sucede en Alausí, tanto para los habitantes como para aquellos que migraron en busca de una mejor vida.

En primera instancia tenemos el diario mensual "ECOS DEL CHANCHAN". Su historia se remonta a cuando Bolívar Silva Enderica tras residir junto a su familia por el lapso de 36 años y de haberse jubilado en los Estados Unidos, retorna a su Patria y observa que en el cantón de Alausí no tenían un medio de comunicación escrito. Así que junto a otros conciudadanos fundaron un 11 de enero del 2003, el diario que en la

actualidad trata de sobrevivir, muchos creyeron que el mismo no duraría unas tres o cuatro publicaciones.

El tiempo ha pasado las vicisitudes de la vida han hecho que el diario trate de subsistir a aquellos cambios, como la evolución de la tecnología, ha todos estos cambios el diario sigue en pie, ya que, no sería un verdadero medio si se quedará estancado y no evolucionará de la mano como lo hacen los grandes medios de comunicación de las principales ciudades del Ecuador.

Queda demostrada una vez más que un pueblo necesita de un medio, no para subsistir ni para civilizarse como muchos creen, el hombre en sí necesita de los medios de información para relacionarse con su entorno conocer lo que pasa en la sociedad, estar consientes de que sin información no se pueden construir una sociedad libre. Donde sepa lo que pasa y porque pasa por tal o cual acontecimiento. Un medio de comunicación va más allá de los grandes canales, radios y medios impresos, un medio de información esta creado por la gente para la gente no para vender un chisme sino para informar y concientizar al hombre que la comunicación en un acto racional de los seres humanos. No un simple medio donde el emisor trasmite un mensaje al receptor, el cual lo acoge como verdadero, la comunicación hoy se puede entender como la base de toda relación personal, es decir, la comunicación ya no es lineal, al contrario se ha convertido en una interacción social y racional del hombre.

Por ejemplo la escuela de palo alto menciona que la comunicación es un proceso comunicativo del individuo y los que se desprenden del sistema en el que está inmerso. Es decir la comunicación siempre está relacionada al hombre el mismo que se debe a la sociedad. La comunicación debe ser comprendida en el marco social que se desarrolla, por ende con este modelo de comunicación el ser humano participa en los procesos de información construyendo e interactuando, ya no solo recibí un mensaje sino que ahora al momento de recibirlo lo procesa y lo analiza.³¹

³¹ Fuentes documentales del diario, “Ecos del Chanchan” Alausí-Ecuador, 2003

1.3.1.2 PRENSA RADIAL

Los rasgos culturales básicos y el uso de la palabra impulsa a la formación de un medio masivo de comunicación en algunos casos con varios problemas, por ejemplo en la radio la transmisión de las frecuencias son limitadas, pero al mismo tiempo la radio es el medio masivo de comunicación con más acogida, ya que, todos pueden acceder a este sin sentarse a verlo o leerlo, este medio se escucha haciendo cualquier cosas y en cualquier lugar.³²

Es así que en el cantón de Alausí la radio llega en el año de 1963 con el fin de informar y unir una nación que se encuentra perdida en rieles y viejos caminos.

El 10 de junio de 1963 comienza a funcionar la radio voz de la AIIECH una frecuencia cultural entregada al reverendo Keth Donald Austin, esta frecuencia fue una de las principales emisoras que se transmitió en Colta provincia de Chimborazo, esta señal fue una de las primeras que llegó hacia Alausí, con el fin de dar a conocer las noticias más importantes de la zona, funcionaba en la 93.5 con sus debidas restricciones, no podía funcionar en ninguna otra frecuencia y tampoco conectarse al exterior, la radio debía transmitir lo que se había acordado en caso de no hacerlo dejaría de funcionar y la frecuencia sería retirada del aire, pero en el año de 1976 la asociación de indígenas evangélicos de Chimborazo solicitan que se renueve la utilización de la radio cultural “voz de la laguna Colta”.

Treinta años más tarde se funda dos emisoras en Riobamba la una el 21 de junio de 1993 llamada RIOBAMBA STEREO, meses más tarde se funda en la misma ciudad de Riobamba el 29 de noviembre de 1993 ANDINA FM, estas dos emisoras tenían como propósito llegar a todos esos alrededores que no tenían la oportunidad de formar un medio de comunicación masivo.

RIOBAMBA STEREO, ocupaba la frecuencia 89.3 llegando a la ciudad de Riobamba y todos sus lugares aledaños es una emisora comercial, pero con el fin de informar los acontecimientos que sucede en el país; esta emisora aun sigue funcionando en esta zona y con la misma acogida que tenía en esos tiempos.

³² Fleur, M. (1972) “Teoría de la comunicación masiva”. Buenos Aires, Argentina: Paidós. Pág.: 28

ANDINA FM, opera en la frecuencia 106.1 en la ciudad de Riobamba, el 21 de febrero del 1994, su cobertura era local, pero la necesidad de poner al pueblo más en contacto el 3 de abril de 1998 su alcance es provincial.

Por el desarrollo acelerado del mundo de las telecomunicaciones, se vio en la necesidad de poner su servicio a nivel regional y un 24 de noviembre del 2003, llega ya a varias provincias como: Al sur de Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, el norte de cañar, parte de las provincias de la Costa y del Oriente.

Con la finalidad de alcanzar sus objetivos, era necesario que Radio Andina, llegara también a lugares muy distantes, por eso que en el mes de Marzo del año 2008, forman parte de las grandes Emisoras del mundo, conectándose mediante el sistema de Internet llegando a todo el planeta a través de la página Web³³, con bastante aceptación nacional y mundial, en la información oportuna y adecuada.

El 28 de enero del 2004 se funda la primera radio en Alausí llamada ZOTAURKU, fue fundada por la UNIÓN DE ORGANIZACIONES POPULARES INCA ATAHUALPA, con la frecuencia 99.3 la misma cumplirá con la transmisión de programación regular, donde se dará a conocer la principal información.

Luego de cuatro años se forma el 30 de abril del 2008 en la ciudad de Riobamba la radio SISTEMA DOS, fue una de las principales radios que sirvió a esa ciudad pero principalmente sirve con su transmisión al cantón de Alausí, transmite en la frecuencia 92.9 FM, con la finalidad de abrir e impulsar la comunicación de masas por medio de la radio dando una oportuna información de los hechos que sucede en el país y en el mundo.

En el 2009 se fundan las dos principales radios que funcionan en el cantón de Alausí, RECUERDOS FM el 30 de enero y FRECUENCIA LATINA el 2 de abril. Estas dos emisoras vieron la necesidad y la falta que hacía en el cantón un medio masivo de

³³ www.radioandinafm.com

comunicación propio de la zona, tratando de brindar una información oportuna hacia los habitantes creada por gente de la comunidad.³⁴

1.3.2 Influencia de los Mass Medias en el cantón

En el cantón Alausí existen cuatro medios de comunicación masivos, dos de ellos son radio y dos periódicos, estos medios son propios de la zona. Por un lado la prensa escrita, no digital se enfrenta a una grave problemática; la televisión, ya que, al generarse una noticia, este medio lo trasmite en ese momento, al contrario del periódico que espera para el otro día donde la misma noticia ya pasa hacer historia. Lo que no pasa con la radio, al igual que la televisión este medio genera la noticia en ese instante, por un lado la radio es uno de los medios más importantes de esta zona todos o casi todos escuchan una de esta frecuencias, teniendo una acogida impresionante y desde luego estos cuatro medios masivos influyen en los habitantes en el desarrollo, tanto de la comunicación interpersonal, como en el pensamiento y reflexión de los acontecimientos de la sociedad.

Como sabemos el desarrollo tecnológico está de auge en nuestra sociedad y Alausí no es la excepción, los medios masivos han tenido una influencia importante en los habitantes ellos ven a todos estos avances tecnológicos como algo normal, la mayoría de ellos poseen computadoras con internet respectivamente, representantes de los medios de comunicación de Alausí están pensando en la petición de una frecuencia televisiva propio de la zona, de esta manera el cantón quedaría totalmente comunicado. Con esto no se quiere decir que Alausí esté descomunicado o desinformado sino al contrario, los medios han sido parte de su desarrollo con la implementación de un canal propio de la zona ellos pasaran a formar parte de uno de los cantones de la provincia de Chimborazo más importante y desarrollado.

En toda sociedad con influencia de los medios, los individuos pasan por un ejercicio de dominación en cuanto a la información que los mass medias dan. Estos poseen una capacidad de intervención sobre las persona, y desde luego, sobre la colectividad social,

³⁴ Datos proporcionados por la SUPERTEL(SÚPER INTENDENCIA DE TELECOMUNICACIONES) 25/6/2012

la misma que puede resultar beneficiosa pero al mismo tiempo puede tener un efecto realmente perjudicial. Los medios tienen esa capacidad para captar la atención de la sociedad, donde estos informan de una manera tan influyente, el hecho que ha sucedido que así sea mentira todos creen lo que el medio de comunicación ha dicho.

Los habitantes de la zona creen oportuno que se implemente un medio televisivo, aunque algunos piensan que al hacerlo los alauseños se volverán dependientes de los mass medias, y la comunicación interpersonal se irá desgastando, la influencia es positiva para conocer acontecimientos nacionales o internacionales.

Creen que con la creación de un medio televisivo los jóvenes y la sociedad en sí, se volverán más individualistas, reservados y se centraran en un sólo eje; la tecnología, es decir aquella sociedad dejará de ser una sociedad participativa y relacionada entre sí, donde todos se conocen, conversan, intercambian opiniones y reflexionan sobre lo que sucede a su alrededor.

Es así, que la comunicación de un hecho que por sus características propias tiende a remitir a la opinión pública, la misma que en ocasiones suele equivocarse, al recibir mucha información no sabe reconocer lo que esta correcto y lo que no está. En donde la opinión pública no es más que un arma de doble filo que puede impulsarte a decir algo equívoco, que para ti esta correcto pero al momento de analizar la noticia te das cuenta que todo es una manipulación impulsada por los grandes dueños de los medios de comunicación.

Claramente los medios de comunicación tiene como finalidad el informar y entretener, de esta manera llegan a manipular a las grandes sociedades modernas, pero también cumplen una función social, brindar una gran cantidad de programas donde el receptor tiene la capacidad de elegir lo que crea correspondiente.

Por ello los medios masivos no han influido tan bruscamente en el cantón Alausí, tienen su acogida pero ellos aún creen conveniente que la comunicación interpersonal es la más conveniente, es decir, mediante esta todos pueden interactuar, pasa a ser un lugar donde se intercambia conocimientos y reflexiones sobre los hechos que suceden en su lugar. Para nuestro modo de ver aquí en esta zona lo que existe es un LUGAR. Al contrario

que en Quito, lo que existe y existirá es un NO LUGAR, donde todos viven en su mundo encerrados con la tecnología, ellos no comunican nada.

1.3.3 La ciudadanía y la comunicación

Como en todo lugar los medios de comunicación desempeñan un papel fundamental en la vida de los ciudadanos y por ende en la democracia. Las audiencias asimilan de distinta manera lo que los medios tratan de informar, ya que, los medios masivos de comunicación no son más que productoras de actitudes y amenazas a la cohesión en la sociedad civil.

Varios autores plantean que los medios de comunicación en la actualidad en vez de traer beneficios para la ciudadanía, traen consigo una serie de repercusiones en la actitud, por ejemplo al ver un ciudadano una noticia violenta, el cuerpo de individuo tendrá un rechazo hacia esa información por más oportuna que sea, la persona lo rechazará es así como García Luengo lo afirma.

[...] la evolución hacia planteamientos más amarillistas, sensacionalistas, espectaculares y negativos, se ha interpretado como uno de los principales causantes de los sentimientos de alejamiento de los ciudadanos con respecto al proceso político en general.

Claramente se puede ver como el individuo comunica con sus palabras, verdades o falsedades, las mismas que pueden ser emocionales o racionales. Al transmitir estas realidades se está realizando un acto comunicativo específicamente humano. Esta comunicación concibe al ser humano como un ente sociable. Es decir la expresión oral es la principal forma de integración social con la comunidad.

Obviamente “el hombre a diferencia de otras especies nace en el seno de una cultura compleja y dinámica, donde buscan la manera de comunicarse”.³⁵ En la actualidad todos los medios de comunicación externos que llegan a la zona de Alausí traen consigo esa forma de ver la realidad tan compleja pero al mismo tiempo dinámica. Los mas medias han sido, son y serán esa puerta de relación entre los individuos, ya que sin estos

³⁵ Fleur, M. (1972) “Teoría de la comunicación masiva”. Buenos Aires, Argentina: Paidós. Pág.: 132

tememos quedar relegados o como dice Neumann: “Parece que el miedo al aislamiento es la fuerza que pone en marcha la espiral del silencio”³⁶. Es así como el ser social necesita interactuar con los otros y para ello requiere sentirse aceptado. Es por eso que hace hasta lo imposible para ser aceptado por los demás, ahí es cuando ellos piensan igual a los demás y en este caso piensan igual que los medios.

Todo esto conlleva a que los medios de comunicación y la ciudadanía tienen una relación estrecha, es decir, lo que el medio dice la sociedad acoge como verdadero. Es por eso que la ESCUELA DE PALO ALTO cree en una comunicación interpersonal, la misma que se manifiesta ya sea en forma espontánea o en forma organizada. Es así que en los ciudadanos, la comunicación es interpersonal espontáneamente.

Aquella comunicación espontánea es la que no requiere preparación previa, la que no tiene fuentes que corroboren su veracidad o falsedad. En la que sus resultados son indeterminados y que, utilizados de manera errónea, pueden ocasionar rumores o mala información.

1.4 PERIODISMO

En sus inicios el periodismo utilizaba exclusivamente formas de expresión escritas. En la actualidad, emplea variadas formas de expresión lingüística. Otras han trascendido el campo de lo textual y hoy por hoy se puede hablar de géneros visuales, sonoros, audiovisuales y también de géneros que provienen de la interrelación entre lo textual y lo visual.

Para lo cual José Luis Martínez Albertos, explica las tres etapas en la que se puede dividir la historia del periodismo: 1850-1920, periodismo ideológico; 1920-1950, periodismo informativo, y a partir de 1950 se presenta el periodismo explicativo o interpretativo, desde entonces se da lugar a la aparición de nuevos géneros periodísticos.³⁷

Pero aproximadamente desde los años setenta y en los últimos años, la implantación de nuevos canales de comunicación ha hecho que la difusión de los mensajes periodísticos

³⁶ NEUMANN, Elisabeth, “La espiral del silencio”, Editorial Paidós, Barcelona-España 2003. P. 157

³⁷ ARMENTIAVIZUETE, José Ignacio y CAMINOS MARCET, José María, “Fundamentos de periodismo impreso”, Editorial Ariel, Barcelona 2003. p. 17

cambie de rumbo y tomen fuerza. La radio y televisión se han instalado como representaciones de difusión de información periodísticas, cada una con sus reglas. Aquellas normas y reglas han traído consigo la aparición de géneros periodísticos que se adaptan al mundo visual, sonoro y audiovisual.

1.4.1 Géneros periodísticos

Los géneros periodísticos aparecen a medida que el periodismo evoluciona en intenta responder a nuevas necesidades.³⁸

Y para ello se entienden como las distintas formas de comunicación que utiliza el periodista para difundir mensajes entre el público. Se trata, de una serie de reglas, comúnmente compartidas, entre el emisor de los mensajes y el receptor; para así establecer un proceso de comunicación.

Esta concepción de los géneros como sistemas de normas o de reglas para facilitar la comunicación hace que los géneros no vengan determinados por los temas, sino por el tipo de reglas empleadas para establecer la comunicación. Cada género tiene una determinada forma de realización y una estructura, que es lo que los define y sirve también como referencia para así diferenciarlos entre sí.

Por eso en el campo del periodismo se puede abordar cualquier temática, de acuerdo con determinadas normas o estructuras, depende de sus géneros periodísticos.³⁹

Desde un lenguaje visual, nos introducimos en el campo del estudio de los géneros periodísticos desde la perspectiva de las tres series visuales:

Serie visual lingüística: utiliza el lenguaje escrito para la confección de los mensajes periodísticos. Su expresión es el texto periodístico escrito en todas y cada una de las variables, esto da paso a cuatro bloques: géneros de intencionalidad informativa, géneros de intencionalidad interpretativa, géneros de intencionalidad de opinión y géneros para el entretenimiento.

³⁸ GOMIS, Lorenzo. “*Teoría de los géneros periodísticos*”. Editorial Advisory Board. p. 89

³⁹ ARMENTIAVIZUETE, José Ignacio y CAMINOS MARCET, José María, “Fundamentos de periodismo impreso”, Editorial Ariel, Barcelona 2003. p. 16-17

Serie visual no lingüística: se implanta un lenguaje visual para la confección de mensajes periodísticos. Su expresión se da de varias formas desde la fotografía hasta la tira cómica.

Serie visual paralingüística: conlleva a la utilización de un lenguaje que combina el lenguaje escrito con el visual para la confección de los mensajes periodísticos. Y actualmente se incluye la información infografía en cada una de sus variantes en lo que se conoce como infoperiodismo.

1.4.2 Relación periodismo y comunicación

El periodismo y la comunicación se relacionan al punto, de que las dos, tienen como objetivo informar mediante los medios a toda la audiencia.

Para relacionarlas debemos saber primero que es cada una, y que papel desempeñan para unirse y ser una sola.

El periodismo por su parte, se lo determina como una actividad profesional que tiene por objetivo la selección, el procesamiento y la transmisión periódica de informaciones de actualidad, para un público, a través de medios de difusión masiva.

La comunicación se encarga de compartir, intercambiar, se establece como un proceso en constante movimiento. Es relacionar un hecho con la causa que lo produce y el efecto que genera. Se habla de comunicación como el proceso que pone en contacto dos polos, en donde el comunicador emite un mensaje y el receptor lo recibe, del cual debe analizar y responder el mensaje, mediante un canal.

Al ser sinónimos o parecen serlo “informar” o “comunicar”, se debe destacar que en periodismo, antes de informar o comunicar hay que informarse primero, recogiendo los datos en el lugar de los sucesos y luego transformarlos en información.⁴⁰

En la sociedad actual la información no solo satisface una necesidad instrumental, que va más allá de un desarrollo espiritual personal y de la cooperación social.

⁴⁰ ORBEGOZO, Manuel Jesús. “Periodismo Texto de Teoría y Práctica”, Editorial UNMSM, Lima-Perú 2000. p. 18

El acceso a la información y comunicación diáfanas, constituye también una de las necesidades radicales que constituye una necesidad insatisfecha. La información como sustento del periodismo dada en sus diferentes formas es, pues, capital. El periodista se informa primero y luego, informa a la sociedad.⁴¹

En el lenguaje periodístico relacionado con la televisión, tiene como finalidad principal informar por medio de transmisiones, cortes comerciales, publicidades diarias.

La comunicación, en las últimas décadas registra un desarrollo conceptual importante, muchos son los presupuestos que abordan y explican esta disciplina. Sin embargo, es importante añadir que la comunicación va más allá de la relación emisor–mensaje–receptor. Como manifiesta Jüber Habermas, “el acto comunicativo depende de la lengua, el habla y de la representación que adopta en la realidad”.

La Comunicación es un fenómeno social, desde las primeras comunidades, el ser humano tuvo la necesidad de comunicarse, compartir e interactuar en un grupo social.

La comunicación es un fenómeno “natural”, “cultural” y “creativo”, en orden creciente de importancia. Estos tres niveles de pertenencia corresponden a los niveles de implicación del hombre en el universo de los objetos, de las relaciones interindividuales y de los órdenes sociopolíticos (Maigret, 2003: 14).

Además, la comunicación es un proceso interpersonal que interviene intrínsecamente en todas las relaciones que el ser humano realiza dentro de una sociedad, es por eso que definir a la comunicación resulta complejo por la diversidad de perspectivas con que las personas ven y sienten este proceso.

1.4.3 Intereses económicos de los medios de comunicación en el cantón

Los medios de comunicación se han formado y constituido para ser la voz de un cantón, que por los años ha surgido con nuevas formas de desarrollo, pero que su mayor motor en el pasado dejó de ser la principal fuente de ingresos, que hoy por hoy, solo trae consigo gastos y no ingresos.

⁴¹ ORBEGOZO, Manuel Jesús. “Periodismo Texto de Teoría y Práctica”, Editorial UNMSM, Lima-Perú 2000. p. 19

La comunicación actual se la vive mediáticamente, en donde la mayor parte de lo que se sabe y experimenta, desde emociones, pensamientos, aspiraciones está mediatizado por los medios de comunicación. Por otro lado, el desarrollo tecnológico en este campo tiende a superar todos los campos que podríamos llamar “sociales”.

Los medios de comunicación son instrumentos que expresan el campo de la ciudadanía. A través de ellos se aprenden formas de realización de libertades, igualdades y calidad de vida que no se conocían. Los medios pueden ser controladores de diversas formas de poder. Un primer aspecto en que los medios de comunicación son controladores de los poderes, son instrumentos para que se ejerza la ciudadanía en diversos campos. El aspecto ambivalente de esta dimensión es también que los medios pueden sustituir en forma ilusoria los campos de ciudadanía a los que no se tiene acceso; parte de una modernidad identificada con la de los medios emisores, se constituyen en sustitutos de proyectos centrales de sentido de la vida individual y colectiva.

La información aumenta el poder ciudadano, que se obtiene a través de la televisión o de la prensa, se puede controlar o limitar el dominio militar, económico, o cualquier poder fáctico que distorsiona la ciudadanía, y otra cosa es cómo se controla al que maneja la información, cómo frente a ese poder se es ciudadano.

Con los medios se genera un espacio de ciudadanía de enorme riqueza, pues toca uno de los aspectos centrales de la sociedad de hoy o de quienes poseen las capacidades técnicas para su manejo.

Así, los medios de comunicación expanden el campo de la ciudadanía en los campos que no le son propios y ése es un gran aporte, pero limitan y controlan la ciudadanía en su propio espacio.

La imposición del principio de mercado como único regulador de los medios, impide cualquier control ciudadano de ese poder que es a la vez económico, cultural y político. De ahí también la falacia del principio de autorregulación de los medios, que entrega, a quienes detentan el poder en ellos, la facultad de decidir todo en este campo con la aparente corrección del mercado que sólo selecciona entre tendencias preestablecidas.

No sólo se requiere la regulación democrática de los medios si se quiere preservar el principio de ciudadanía en este campo, como en cualquier otro.

Los intereses que se presentan; son por medio de ellos se conozca el cantón, y los ingresos aumenten, buscar publicidad que ayude al mismo. La supervivencia existente es de como los habitantes de Alausí producen un ingreso económico para el diario vivir y para la reproducción social. Ya que en este caso el ferrocarril principal ingreso en la antigüedad para varios pueblos y ciudades, hoy en día no favorece a la economía de este cantón. Los ingresos son para el Estado, la influencia de poder ha hecho que el ferrocarril sea un atractivo turístico, pero con ello no quiere decir que Alausí se beneficie al cien por ciento. Los turistas llegan y tienen designado un tour de las agencias de turismo, los cuales llegan y no salen de la estación, los pobladores no son beneficiarios porque ni un agua compran en el pueblo. Entonces los ingresos para que la zona siga adelante es por medio de los migrantes y por las fiestas de San Pedro en el mes de junio, en la que turistas nacionales y extranjeros visitan y consumen en el pueblo, el ferrocarril pasa a segundo plano.

Se han adaptado al cambio pero no lo aceptan, por el hecho que si el ferrocarril es un atractivo turístico, la zona como tal debe hacerse conocer y ayudar al progreso de la misma. Donde la economía política tiene como objetivo entender el cambio social y la transformación histórica. Alausí desde su perspectiva social y cómo ha evolucionado con el pasar de los años, de ser una fuente de ingresos por la transportación e intercambio de productos entre la sierra y la costa, ahora solo es un paso turístico sin mayores ingresos para sus habitantes.

CAPÍTULO II

EL FERROCARRIL DEL SUR Y EL CANTÓN ALAUSÍ

2.1 INTRODUCCIÓN

En el pasado, el ferrocarril surgió como motor principal para el desarrollo de un pueblo y de la sociedad en sí; sus caminos se abrían a la esperanza de intercambios comunicacionales y mercantiles, ese fue el objetivo para su construcción.

El 8 de septiembre de 1902 el ferrocarril llega a Alausí convirtiéndose en una alternativa y una invitación al progreso, y sin duda sería valorada al cien por ciento. García Moreno, fue el percusor de la majestuosa obra del ferrocarril, pensó en el ambicioso afán de forjar la unidad nacional, entrelazando con los durmientes de acero las dos regiones.

Se comprendió a cabalidad la gran facilidad que el ferrocarril proporcionaría el intercambio entre los dos principales centros urbanos: Quito y Guayaquil. Se hablaba entonces de que Quito se convertiría muy pronto en el refugio para los "turistas" de Guayaquil que buscasen un clima más benigno en los calurosos meses del invierno; Playas, Salinas y Posorja serían en adelante lugares muy frecuentados por los quiteños deseosos de un cambio de clima y de ambiente. Y se comprendió también que llegaba con el ferrocarril una nueva época para el desarrollo económico del país.

El General Eloy Alfaro creyó ciegamente y puso toda su alma visionaria en la construcción del ferrocarril del Sur, también conocido como el "ferrocarril transandino", el que fue considerado como "MAGNA OBRA" u "OBRA REDENTORA". Para más tarde ser conocido como el ferrocarril "Más difícil del mundo", debido a que la cuenca del río Chanchán es uno de los lugares más peligrosos de la cordillera occidental, no solamente debido a la topografía irregular sino al clima tan cambiante que caracteriza a esta zona.

El ferrocarril ha sido una de las obras nacionales que ha impactado en la población. La rehabilitación y reactivación de este medio de transporte, tendrá incidencia indirecta sobre 6797.400 habitantes

Siendo la actividad predominante la agricultura y todas las que pertenecen al sector primario, además la actividad industrial y turística.

2.2 CRONOLOGÍA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN EL ECUADOR

2.2.1 Inicio de contratos para la construcción del ferrocarril (época garciana)

El 23 de abril de 1861, la Asamblea Constituyente emite un Decreto autorizando al señor Gabriel García Moreno Presidente Interino de la República, para que celebre los contratos con empresarios nacionales o extranjeros, en los que se estipule la construcción del ferrocarril y los autoferros. Los puntos de partida y llegada de los diferentes tramos eran desde Babahoyo u otra provincia de la costa hasta Quito, San Lorenzo - Ibarra, Naranjal - Cuenca y Santa Rosa - Zaruma.

En la presidencia de Gabriel García Moreno, luego de 12 años de mandato empezó la construcción del ferrocarril desde Yaguachi hasta Sibambe, población a la que ya había llegado la vía conocida con el nombre de "Carretera Nacional"; que en aquella fecha contaba con 260 Km. de vía, 101 puentes.

El propósito del Presidente era utilizar el ferrocarril en las planicies de la costa y la carretera en la zona montañosa andina, para ello dispone enviar emisarios a los Estados Unidos, entre ellos al Ingeniero Enrique McClellan; para traer propuestas y contratistas para la ejecución de la obra.⁴²

El Banco Central del Ecuador el 31 de enero de 1873, concede el primer préstamo de 80.000 libras esterlinas al interés del 9% anual, para poder proceder con la construcción de la obra ferroviaria.⁴³

⁴² EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS; "El Ferrocarril Ecuatoriano Patrimonio de su Pueblo", Quito 2009. Pág.36-40

⁴³ 80.000 libras esterlinas en esa época representaba a 3155140.47 sucres ecuatorianos, que hoy en dólares vendría a ser 126.29.

Los ingenieros Juan Curtís y Francisco Merrill iniciaron en aquel tiempo con el trazo de la línea férrea, el costo de la misma fue de 3700.000 pesos; lo cual superó el presupuesto nacional de 1900.000 pesos.

Luego se adquirió dos locomotoras bautizadas con los nombres de “Quito” y “Guayaquil”, el costo fue de 7.500 soles cada una. El 1 de mayo de 1874 se inauguró oficialmente el tramo Yaguachi -Milagro.



**1 DE MAYO DE 1874 PRIMERA MÁQUINA FERROVIARIA
INAUGURADA EN EL TRAMO YAGUACHI-MILAGRO
(TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRÁFICOS DE EUDORO
MALDONADO: OUITO-ECUADOR)**

Durante los últimos años de trabajo de la administración del Presidente Gabriel García Moreno, el ferrocarril había avanzado 45 kilómetros desde Yaguachi, existiendo en bodega suficientes rieles y materiales para los siguientes treinta kilómetros.⁴⁴



**45Km DE VÍAS CONSTRUIDAS DESDE YAQUACHI
(TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANTONIO
MALDONADO: OUITO-ECUADOR)**

⁴⁴ ROJAS, Vicente y BRAVO, Carlos; “*Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro*”, ENFE Quito 1992. p. 9-10

2.2.2 Cambios de mando y nuevas propuestas para el seguimiento de la construcción del ferrocarril (época prealfarista)

El 9 de diciembre de 1875, asume la presidencia de la República el Dr. Antonio Borrero Cortázar, en este mandato quedó suspendido todas las obras públicas debido a las circunstancias políticas del momento.

Luego del mandato de Dr. Borrero, el 15 de febrero de 1884 se designó como Presidente al señor José María Plácido Caamaño, quien se propuso llevar adelante la "obra ferroviaria", con la administración de empresas privadas.

El Presidente Caamaño decidió llevar la construcción del ferrocarril, desde la estación de Chimbo hasta la de Sibambe⁴⁵. Se debía construir aproximadamente 82 kilómetros de vía, llegando a un acuerdo con el contratista y administrador Jameston Kelly; acuerdo que fue respaldado por el Congreso. Afrontó otros problemas relacionados con la construcción del ferrocarril, entre los cuales se mencionan, la insuficiente recaudación por la venta de la sal, las inundaciones que soportaron las provincias de la costa, el paludismo, la fiebre y las víboras que asechaban a los trabajadores que construían la vía; razones por las cuales la obra llegó casi a su paralización.



**INUNDACIONES EN LA COSTA QUE LLEGÓ A LA DESTRUCCIÓN
DE LAS LÍNEAS FÉRREAS EN 1884 (TOMADA DE ARCHIVOS
FOTOGRAFICOS DE ANTONIO MALDONADO: QUITO-ECUADOR)**

⁴⁵ Sibambe, es una de las parroquias más extensas del cantón Alausí.

En 1885, el ingeniero Jameston Kelly estudió el tramo de ascenso de la cordillera, que en el futuro se le conoció con el nombre de "Vía Kelly", este trazado se inició en Chimbo, situado cerca de Bucay en el valle del río de su mismo nombre.

*La Empresa Kelly decaía y una nueva empresa asumió la responsabilidad de la construcción de la obra, el Presidente Flores Jijón, se manifestó poco complaciente con la construcción del ferrocarril, ya que creía que para el Ecuador el único tipo de vías que debían construirse, dadas sus condiciones topográficas, eran los caminos de herradura, pues los demás era lujo y estaba más allá de las posibilidades económicas de la Nación.*⁴⁶



**CONSTRUCCIÓN DEL LAS LÍNEAS
FÉRREAS (TOMADA DE ARCHIVOS
FOTOGRAFICOS DE ANTONIO
MALDONADO: QUITO-ECUADOR)**

2.2.3 Terminación de la construcción del ferrocarril más difícil del mundo (época alfarista)

El Gobernador y el Jefe Militar de la provincia del Guayas se retiran de sus funciones el 4 de junio, y dejan en manos de la Junta de Notables la decisión de darse el gobierno, habiéndose elegido para Jefe Superior Civil y Militar de la provincia del Guayas, al señor Ignacio Robles quien convoca para el día 5 de junio a una nueva Asamblea en la que a más de los notables de la ciudad, toma parte el pueblo donde se ratificó como

⁴⁶ ROJAS, Vicente y BRAVO, Carlos; "Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro", ENFE Quito 1992. p. 10-13

Gobernante Interino a Robles, hasta que llegue al país Eloy Alfaro Delgado, libremente elegido para Jefe Supremo quien retornó desde Nicaragua a Guayaquil el 18 de junio.

En el Gobierno del General Eloy Alfaro se realizó un inventario a todos los gobiernos que le sucedieron sobre la construcción del ferrocarril, donde encontraban al servicio del país, 91 kilómetros de vía férrea, cuatro locomotoras, algunos coches para pasajeros, vagones de carga y jaulas de ganado.⁴⁷



91 Km DE LÍNEA FÉRREA
(TOMADA DE ARCHIVOS
FOTOGRAFICOS DE ANTONIO
MALDONADO: QUITO-ECUADOR)



VAGONES DE CARGA
(TOMADA DE ARCHIVOS
FOTOGRAFICOS DE EUDORO
MALDONADO: QUITO-
ECUADOR)



TRANSPORTE DE PASAJEROS
(TOMADA DE ARCHIVO
FOTOGRAFICO DE ANTONIO
MALDONADO: QUITO-ECUADOR)



LOCOMOTORAS (TOMADA DE
ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE
ALFONSO MALDONADO: QUITO-
ECUADOR)

⁴⁷ EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS; “El Ferrocarril Ecuatoriano Patrimonio de su Pueblo”, Quito 2009. Pág.44-50

Al asumir el poder Eloy Alfaro, su primera preocupación fue la construcción del ferrocarril Guayaquil-Quito, y para afrontar este problema resuelve encargar a su representante en Washington Luís Felipe Carbo para que hiciera las gestiones del caso con compañías americanas constructoras de ferrocarriles y de entre los diferentes contactos efectuados, manifestó interés en el proyecto, el Ingeniero Archer Harman quien llegó a Guayaquil el 9 de marzo de 1897 e inmediatamente emprendió viaje a Quito para reunirse con los encargados del proyecto.⁴⁸

En noviembre de 1900 llegó al país más de 4000 trabajadores nativos de Jamaica, para sustituir a los trabajadores ecuatorianos quienes huyeron o murieron a consecuencia de la fiebre producida por el diminuto mosquito rojo, centenares de trabajadores fueron enterrados en fosas comunes en un cementerio en el kilómetro 106 de la vía férrea. Con la cuota de obreros jamaquinos, los contratistas intentaron seguir adelante con la construcción que se encontraba al pie de la montaña.

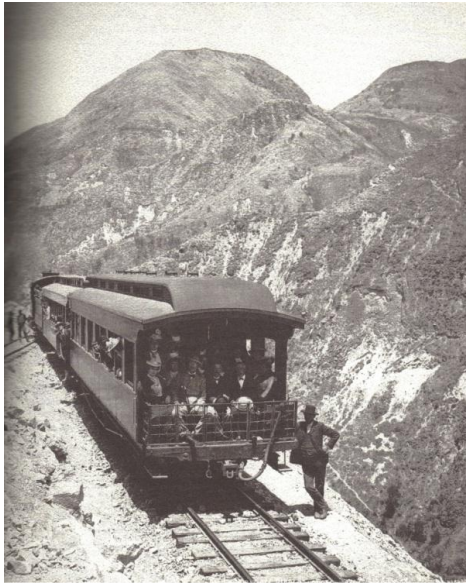
El ingeniero norteamericano Henry Davis, falleció en ese mismo año quien había efectuado un nuevo trazado en la línea férrea a partir de la población de Bucay; asumiendo la dirección técnica el ingeniero Militar norteamericano Mayor John A. Harman, hermano de Don Archer, y los trabajos se reanudaron en dirección Huigra Alausí.



**ARCHER HARMAN, ACABÓ LA
CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS
FÉRREAS. (TOMADA DEL
LIBRO “Ferrocarril En El Cielo”)**

⁴⁸ EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS; “El Ferrocarril Ecuatoriano Patrimonio de su Pueblo”, Quito 2009. p.50-55

El 1 de septiembre de 1901 en la presidencia del General Leónidas Plaza Gutiérrez. Se inicia la ruta Davis que contemplaba el zigzag en Huigra para dominar la cordillera y empalmar la vía a la ruta García Moreno, pasando por las poblaciones de Palmas, Pepinales y Sibambe. El 4 de Agosto de 1902, concluyen los trabajos de construcción del zigzag, el se llama “Nariz del Diablo”.



**CELEBRACIÓN POR LA CONCLUSIÓN
DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA
FERREA LLAMADA "NARIZ DEL
DIABLO"(TOMADA DEL LIBRO
“Ferrocaril En El Cielo”)**

Para el 17 de enero de 1906, el General Eloy Alfaro, entra a Quito triunfante de la guerra civil y con la investidura de Jefe Supremo, se entregó una vez más a la ejecución de obras públicas, y el ferrocarril del sur fue el más beneficiado, ya que, por su impulso y de su temperamento logró la modificación de algunas de las cláusulas del contrato de construcción, a fin de favorecer a las ciudades de Riobamba y Ambato.

El 9 de octubre de 1906, se reúnen en Guayaquil los diputados elegidos y nombran al General Eloy Alfaro Presidente Interino. Posteriormente se instala en Quito la Asamblea

Constituyente para redactar la "Duodécima Carta Política", aprobada el 23 de diciembre de 1906 y en la cual se proclamó el laicismo del Estado.⁴⁹

El 17 de junio de 1908, la hija del Presidente de la República, coloca el clavo de oro en el último durmiente de la línea férrea, como acto simbólico de la culminación de la gran obra que constituyó la construcción del ferrocarril transandino "Guayaquil-Quito".

El 25 de junio de 1908, se convierte en realidad el sueño de los ecuatorianos y de sus gobernantes: la obra de unidad nacional se concluía. El General Eloy Alfaro estuvo en la estación de Chimbacalle para presenciar la llegada de la locomotora y su comboy, e inauguran oficialmente el servicio ferroviario, fruto de la perseverancia de Alfaro como planificador, y de la constancia de Archer Harman como constructor del ferrocarril más difícil del mundo. Con ello se pensaba cambiar la vida de la población rural y urbana.⁵⁰



LLEGA DEL TREN A CHIMBACALLE-QUITO, EN 1908 (TOMADA DEL LIBRO "Ferrocarril En El Cielo")

2.2.4 Cronológicamente de la construcción del ferrocarril en distintas ciudades del Ecuador (época post alfarista)

- El 27 de octubre de 1912, el Presidente Leónidas Plaza Gutiérrez, inaugura el servicio del ferrocarril Bahía-Chone.
- El 7 de marzo de 1914, se iniciaron los trabajos del ferrocarril Quito-Ibarra-San Lorenzo.

⁴⁹ ROJAS, Vicente y BRAVO, Carlos; "Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro", ENFE Quito 1992. p. 14-21

⁵⁰http://www.visitaecuador.com/index.php?hasta=240&codi_seccion=0&cod_seccion

- El 2 de septiembre de 1915, al haber sido desechado el trazado de la línea Huigra-Cuenca, se iniciaron los trabajos del ferrocarril Sibambe
- El 19 de marzo de 1925, un fuerte invierno provoca la destrucción de la línea férrea desde el kilómetro 89 al 11, incluida la mayor parte de la población de Huigra. La Compañía administradora del ferrocarril no se responsabilizó de la reconstrucción, y el Gobierno la asume. Este acontecimiento histórico ocurrió en la presidencia del Dr. Gonzalo Córdova, siendo encargado del Poder Ejecutivo, y el señor Alberto Guerrero Martínez, Presidente de la Cámara del Senado.
- El 17 de julio de 1929, el Presidente Dr. Isidro Ayora, solemniza la llegada del ferrocarril a la ciudad de Ibarra, Ferrocarril del Norte, constituyendo este acontecimiento un hecho histórico en la trayectoria de la construcción de los ferrocarriles ecuatorianos.
- El 9 de enero de 1931, se produce un fatídico derrumbe en el kilómetro 22 próximo a la estación de Chanchán, sepultando a 175 trabajadores que efectuaban la limpieza de la vía.
- El 1 de septiembre de 1952 inicia un nuevo período constitucional, el Dr. José María Velasco Ibarra, logrando adelantos que le permitieron a la vialidad y la continuación de los tramos de ferrocarril.
- En 1957, el Presidente Camilo Ponce Enríquez solemniza la llegada del ferrocarril a la ciudad de San Lorenzo, puerto esmeraldeño; cubriendo el recorrido Quito -Ibarra - San Lorenzo.

2.2.4.1. Abandono de los ferrocarriles

El 15 de febrero de 1972, se da fin a la dictadura del Dr. Velasco Ibarra y se proclama como Dictador el General Guillermo Rodríguez Lara, en cuya administración los ferrocarriles ecuatorianos no tuvieron la atención necesaria para su funcionamiento, a pesar de disponer de grandes recursos económicos debido al "Boom del Petróleo".⁵¹

⁵¹ ROJAS, Vicente y BRAVO, Carlos; *"Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro"*, ENFE Quito 1992. Pág. 27-29

2.2.4.2. Intentos de rehabilitación

En 1980 el abogado Jaime Roldos, Presidente Constitucional de la República, consigue la asistencia técnica basado en convenios internacionales para que el consorcio GRANZ MAVAG-UVATERV de Budapest, Hungría, la primera fabricante de locomotoras, vagones y máquinas y la Cía. SNAMPROGETTI de Milán, Italia, especializada en transporte, para que por separado, efectúen "Estudios de Prefactibilidad" para un sistema de líneas de Ferrocarril electrificado.

El 26 de diciembre de 1982, es la fecha fatídica para el ferrocarril del sur, en donde ocurren varios deslaves que ocasionan la destrucción en su totalidad de las vías en el sector montañoso de la "Nariz del Diablo", Huigra y Chunchi, paralizando totalmente el servicio ferroviario y exigiendo de las autoridades nacionales y seccionales, el mantenimiento del tramo Riobamba-Mocha, habilitación del tramo Riobamba-Cumandá (variante del tramo Riobamba-Bucay), el mantenimiento de la línea actual de Sibambe a Chunchi. Casi nada se logró hacer en este período.⁵² El 10 de agosto de 1984 en el Gobierno del ingeniero León Febres Cordero se toma varias decisiones en cuanto al funcionamiento del ferrocarril.



FERROCARRILES ABANDONADOS Y DETERIORADOS (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ALFONSO MALDONADO: QUITO-ECUADOR)



ESTACIÓN DE CHIMBACALLE ABANDONADA (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANTONIO MALDONADO: QUITO-ECUADOR)

⁵² ROJAS, Vicente y BRAVO, Carlos; "Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro", ENFE Quito 1992. Pág. 35--37

2.2.4.3 Fortalecimiento de ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado).

El 29 de noviembre de 1984, el Consejo Nacional de Ferrocarriles (CNF), pide al Gerente de ENFE, elabore un Plan Nacional de Ferrocarriles, el 11 de enero de 1985, el CNF aprueba con pocas observaciones. Es así que el 1 de mayo de 1985, el Gerente de la ENFE informa al Director del CNF, que el señor Presidente de la República aprobó la implantación del plan mencionado.⁵³

2.3 FERROCARRIL DEL SUR

2.3.1 Orígenes del ferrocarril del sur

En 1908 el ferrocarril del sur, fue un impulso joven, una afirmación de pujanza y una invitación al progreso en una época que vivía al ritmo lento de las carretas; sin embargo aquellas ciudades viejas y soñolientas empezaron a sentirse sacudidas por las noticias de nuevos inventos la llegada del automóvil y de las producciones cinematográficas.⁵⁴

En este contexto la inauguración del ferrocarril del Sur es valorada en sus verdaderas dimensiones. El salto de las caballerías a las calderas de vapor fue un gran acontecimiento. Se comprendió a cabalidad la gran facilidad que proporcionaba al intercambio entre los dos principales centros urbanos: Quito y Guayaquil. Se hablaba entonces de que Quito se convertiría muy pronto en refugio para los "turistas" de Guayaquil que buscasen un clima más benignos en los calurosos meses del invierno; que Playas, Salinas y Posorja serían en adelante lugares muy frecuentados por los quiteños deseosos de un cambio de clima y de ambiente. Y se comprendió también que llegaba con el ferrocarril una nueva época para el desenvolvimiento económico del país.⁵⁵

En la historia no podemos dejar de mencionar al honorable Gabriel García Moreno, el hombre de hierro y percusor de la majestuosa obra del ferrocarril, quien tuvo el afán de forjar la unidad nacional, entrelazando con los durmientes de acero las dos regiones más importantes del país.

⁵³ ROJAS, Vicente y BRAVO, Carlos; "Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro" "ENFE" Quito 1992. p. 21-25

⁵⁴ ARCHIVO, Revista del cincuentario del ferrocarril del sur. Duran-Ecuador, 2005

⁵⁵ "El Comercio" -Mayo/1908.

En 1897 Eloy Alfaro llega a la Presidencia y cree en la construcción del Ferrocarril Trasandino, ese ferrocarril más difícil del mundo esto se debe a que la cuenca del Chanchán es uno de los lugares más peligrosos de la cordillera, no solamente debido a la topografía irregular sino al clima tan cambiante que caracteriza esta zona. Esa obra redentora que un día fue pensado como la obra majestuosa que uniría la patria y forjaría caminos consolidando los pueblos y aumentando los ingresos.⁵⁶

2.3.2 El impacto económico del ferrocarril

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, el país vivió en un estado de aislamiento del mundo. El lomo de la mula era el principal medio de transporte, lo que hacía imposible una comunicación fluida entre la Costa y la Sierra. La Cordillera de los Andes era una verdadera barrera que imposibilitaba el contacto entre las ciudades costeñas y serranas, que llevaban prácticamente una vida conventual.

Hasta antes de la construcción del ferrocarril se sabe que alrededor de siete mil mulas anuales se utilizaban para el intercambio comercial entre la Sierra y la Costa. “Se comprobó que se hubiera necesitado alrededor de 2.500 mulas para llevar la carga de un solo tren, de lo que se deduce que el volumen del movimiento de las mercaderías, en una semana era tres veces más que todo lo que se movía en un año por mula en la época de 1908”.⁵⁷

Las cifras en 1919 del capital total de comercio en la Sierra central, ubican a Alausí en el tercer lugar entre las ciudades de las provincias de Chimborazo, Tungurahua, Cotopaxi y Bolívar. En primer lugar estaba Ambato, la capital de Tungurahua, con 1.013.100 sucres; segundo Riobamba la capital de Chimborazo con 842.000 sucres; tercero Alausí, con 307.000 sucres, seguido a gran distancia de Latacunga la capital de Cotopaxi, con solamente 159.050 sucres. Ningún otro pueblo de la Sierra central tenía más de 100.000 sucres de capital comercial en circulación.⁵⁸

⁵⁶ DE LA CRUZ, Carlos; “Historia del cantón Alausí MICELÁNEA”; Riobamba 1996. p. 1-15

⁵⁷ FERNÁNDEZ, Sonia; “El ferrocarril de Alfaro , el sueño de la integración”; Quito 2008 p. 18

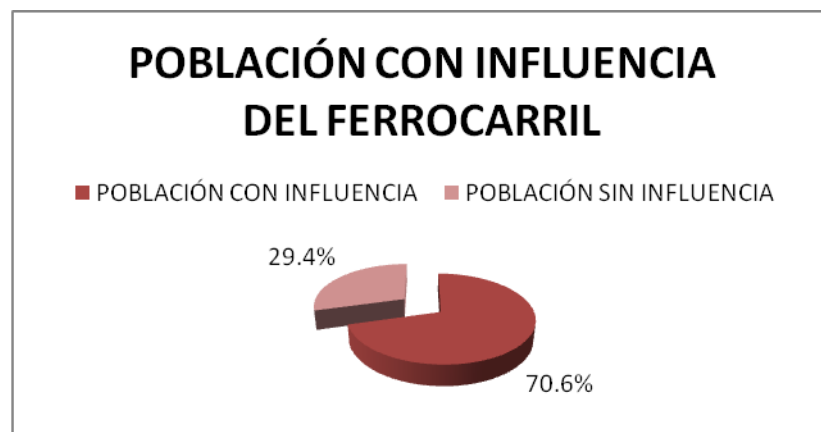
⁵⁸ ROJAS, Vicente y BRAVO, Carlos; “Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro”, ENFE Quito 1992. p. 35

De acuerdo con las cifras señaladas, el ferrocarril en su tiempo se convirtió en la columna vertebral de la economía del país y fue un medio importante de integración nacional. Su construcción, tal como se vio, requirió ingentes esfuerzos humanos y económicos.⁵⁹

2.4 SOCIOECONOMÍA DE LA ÁREAS DE INFLUENCIA DEL FERROCARRIL

2.4.1 Extensión y población de las áreas de influencia del ferrocarril.

La rehabilitación y reactivación de este medio de transporte, tendrá incidencia indirecta sobre 6797.400 habitantes, pues incluye todas aquellas áreas geográficas que tienen acceso a la línea férrea, utilizando este medio para su transportación y envío de productos.

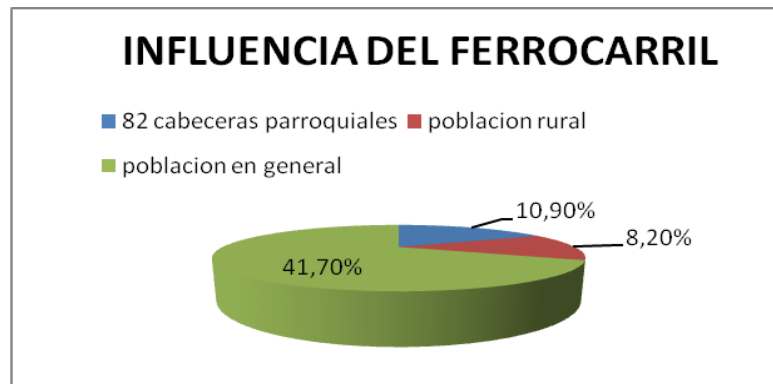


EL FERROCARRIL CON LA REHABILITACIÓN LLEGARÍA AL 70.6% DE LA POBLACIÓN AUNQUE ESTAS NO TENGAN ACCESO A LAS VÍAS FÉRREAS

Las poblaciones que tiene influencia directa del ferrocarril, corresponden a 31 cabeceras cantonales, abarca 3378.710 habitantes del total de la población urbana. Además se han determinado 82 cabeceras parroquiales, que equivalen el 10,9% del total existentes en el país, abarcando una población rural de 356.029 que significa el 8.2% de la población

⁵⁹ KIM, Clark; “La obra redentora. El ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930”, Quito 2004

rural ecuatoriana. En total se obtiene una población de influencia directa de 4'034.739 habitantes, que representa el 41,7%.



CON ESTA TABLA SE PUEDE APRECIAR LA INFLUENCIA DEL FERROCARRIL QUE TIENEN ACCESO A LAS LÍNEAS FÉRREAS TANTO A NIVEL NACIONAL, RURAL Y PARROQUIAL.

La mayoría de estas poblaciones disponen de otros medios de transporte, pero cuentan con escasas unidades de servicios de mala calidad, que están propensos al aumento de precios, que afectan a la población de bajos recursos económicos.

Para ello se determina que las poblaciones pequeñas son las que más necesitan del ferrocarril, especialmente el sector agrícola, siendo este medio de transporte quien presenta ventajas con respecto el de llevar grandes volúmenes de carga a tarifas bajas.

Las grandes ciudades como Quito, Guayaquil y Cuenca, representan el 21.74% de la población total del país, tienen suficientes servicios de transporte, pero a su vez reclaman el ferrocarril, que contribuirá a solucionar problemas de transportación masiva, sino que así vez ayudara a la industria nacional. ⁶⁰

2.4.2 Crecimiento y poblacional y movimientos migratorios

En el año 1982 el ferrocarril ecuatoriano ya presentaba graves problemas de deterioro, tanto en calidad de unidades como de servicio, teniendo mucha influencia sobre la

⁶⁰ ROJAS VÁSCONEZ, Vicente y BRAVO SILVA, Carlos. “Nuestro Ferrocarril”, Editorial Nacional “ENFE” Quito 1992, p. 47

población urbana marginal y rural. Ese año fue el de los catastróficos daños ocasionados por los deslaves, derrumbes y crecientes que sepultaron extensos tramos de enrielladura, arrasaron puentes y material rodante, lo que produjo la paralización total del servicio férreo, en los ramales sur y austral, manteniéndose apenas el tramo norte en pequeños segmentos.

El CONADE ⁶¹a raíz de estos acontecimientos, realizó un análisis poblacional para determinar si la paralización del ferrocarril tuvo o no incidencia en la migración interna, que se evidencia en las áreas rurales de Cañar, Cotopaxi, Guayas e Imbabura, provincias que en el periodo 1982-1990 presentaron un decrecimiento en su áreas rural que va del 5,4% al 12,1%, lo que significó abandono del campo a las ciudades. Y respecto a las demás provincias presentan un incremento rural inferior a la media nacional, y altos índices de concentración urbana.

Los estudios determinan que en seis provincias analizadas existían poblaciones que vivían del ferrocarril y que luego del deterioro de las unidades estaban cerca de convertirse en pueblos fantasmas, encontrándose casos extremos como Nazón en Cañar, que de 1982 a 1990 su población disminuyó de 5.038 habitantes a 3.027, con un decrecimiento poblacional aproximado del 50%.

También son significativas las cifras decrecientes de Loyola en esta misma provincia; Aláquez en Cotopaxi; Cajabamba, Guamote, Huigra y Compud en Chimborazo; Chachaví en Esmeraldas; Cevallos y Mocha en Tungurahua. Se ha determinado que estas poblaciones tuvieron importancia económica antes de quedar sin el servicio ferroviario en 1982. ⁶²

2.4.3 Situación educativa de las áreas de influencia de ferrocarril

La influencia del ferrocarril en la educación es refleja por altos índices de analfabetismo, especialmente en las provincias de Chimborazo, Cotopaxi, Bolívar, exceptuando a las

⁶¹ CONADE “Consejo Nacional de Desarrollo” LO QUE HOY VIENE HA SER SEMPLADES “Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo”

⁶² ROJAS VÁSCONEZ, Vicente y BRAVO SILVA, Carlos. Nuestro Ferrocarril, Editorial Nacional “ENFE” Quito 1992. p. 48

provincias del Azuay, Carchi, Guayas y Pichincha que mantienen porcentajes inferiores al 17%.

El ferrocarril no es la solución a los problemas de educación, pero este importante medio de transporte contribuiría a dar impulso económico a aquellas poblaciones abandonadas, facilitando la transportación de los estudiantes hacia las entidades educativas dentro del área de influencia, así evitando los constantes movimientos migratorios del campo a las ciudades. La incidencia del ferrocarril en la educación es indirecta, sin embargo su existencia es parte de un programa de descentralización socioeconómica a nivel nacional.⁶³

2.4.4 Salubridad en las áreas de influencia del ferrocarril

En 1988 la situación de salubridad en las áreas de influencia del ferrocarril fue crítica, se presentaron ausencia de servicios básicos de agua potable y alcantarillado en la gran mayoría de las poblaciones de Chimborazo, Cotopaxi, Cañar y Bolívar que eran las más afectadas, donde la población apenas disponía de agua entubada, eliminaba sus desechos en los cauces de los ríos o quebradas, ocasionando enfermedades y epidemias.

El ferrocarril de ninguna manera podría constituirse en una solución a estos problemas; sin embargo con su rehabilitación y reactivación acompañado de una serie de medidas y programas de salubridad, así se mejoraría la vida de los habitantes⁶⁴

2.4.5 Actividades económicas de la población bajo la influencia del ferrocarril.

La actividad predominante es la agricultura y todas las que pertenecen al sector primario, además la actividad industrial y turística.

- **COTOPAXI:** Mantiene una economía basada en la agricultura, ganadería, industria alimentaria y maderera.
- **TUNGURAHUA:** Se destaca por su agricultura, industria comercial, artesanal y turística.

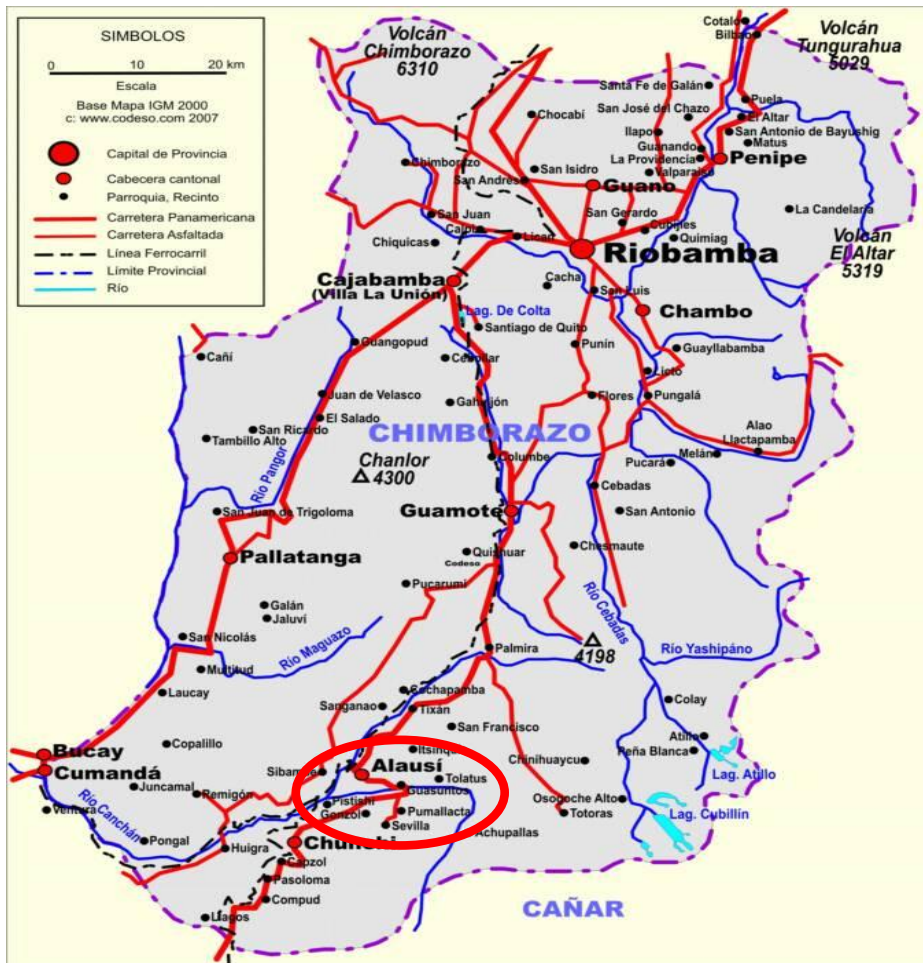
⁶³ ROJAS VÁSQUEZ, Vicente y BRAVO SILVA, Carlos. “Nuestro Ferrocarril, Editorial Nacional”, “ENFE” Quito 1992. P. 49

⁶⁴ Ídem., p. 49-51

- **CHIMBORAZO:** Se destaca por una actividad agrícola diversificada, la industria maderera, artesanal, textil y destilería de alcohol.
- **CAÑAR:** Se basa en la agricultura, minería, arqueológica y artesanía. Con sitios turísticos como la e Ingapirca.⁶⁵
- **AZUAY:** La actividad principal es la agricultura, la ganadería, la minería, artesanía, industria textil, comercio y turismo.

2.5 ALAUSÍ

2.5.1 UBICACIÓN GEOGRÁFICA



⁶⁵ ROJAS VÁSQUEZ, Vicente y BRAVO SILVA, Carlos. "Nuestro Ferrocarril, Editorial Nacional", "ENFE" Quito 1992. P.50

Alausí, uno de los cantones más grandes de la provincia de Chimborazo, se encuentra en la cordillera de los Andes, localizada en la hoya del Chanchán al sur de la provincia, formando un lazo de unión entre la Costa y la Sierra; se ubica a 78° 50´ 41´´ de latitud occidental y a 2° 12´ 02´´ de latitud sur. En todo el cantón encontramos múltiples y particulares microclimas que le permiten una diversidad climática, agrícola y cultural.⁶⁶

2.5.2 HISTORIA DEL CANTÓN ALAUSÍ

En su antigüedad Alausí estuvo poblado por grupos nómadas. El origen del pueblo de Alausí no se puede señalar con exactitud, según las leyendas dicen que Alausí se formó con inmigrantes de otras provincias de la sierra principalmente del Austro.

2.5.1 LOS ABORÍGENES

Los primeros habitantes que poblaron esta zona fueron los jíbaros, luego llegaron los Cayapas y Tsáchilas, quienes predominaron debido a su mayor cultura y capacidad guerrera, con el tiempo se mezclaron todas las etnias formando el grupo étnico de la hoya del chanchan o Alausí.

Este territorio fue habitado por los Lausies y Tiquizambis. Los Lausies de origen Cañari, que quiere decir “COSA DE GRAN ESTIMA Y QUERIDA”. Los Tiquizambis, eran de la etnia Puruhá, con el tiempo estos dos grupos llegaron a fusionarse dando lugar a un nuevo tipo étnico.

2.5.2 INVASIÓN INCAICA

Cuando la conquista sureña de la etnia Tupac-Yupanqui, presenta resistencia desde las alturas de Achupallas y Pumallacta, teniendo como líder el cacique Lausí Chahuancallo.

Cuando Atahualpa, el único heredero del Reino de Quito, emprendió la guerra contra Huáscar, estuvo en su ejército un distinguido guerrero, el general Socta-Urco, también conocido como (seis cerros), Cacique Tiquizambi que en compañía de Quisquis y

⁶⁶ DE LA CRUZ, Carlos; “*Historia del cantón Alausí MICELÁNEA*”; Riobamba 1996.

Calicuchima caminan en la vanguardia derrotando a su enemigo hasta culminar con la batalla de Quipaypan.⁶⁷

2.5.3 CONQUISTA

Sebastián de Benalcázar, conquistador español en su avance por tierras de Ecuador en su huida del ejército de Rumiñahui se refugió en territorio de los Lausies, funda la ciudad española de San Pedro de Alausí a finales del mes de junio de 1534. El nombre le puso por el Santo del día.

2.5.4 LA COLONIA

Durante los tres siglos de la época colonial, Alausí cobró importancia: tuvo dos templos, fábricas que eran mejores que las de Cuenca, este esplendor se vio suspendido por el terremoto de 1699. Durante la Colonia la agricultura floreció con el cultivo de los cereales traídos desde España; la ganadería crecía gracias a su buen clima; debido a la abundancia de cosechas tuvieron que construir molinos a la orilla del río Chanchan ya que las grandes piedras que trituraban el grano giraban por la fuerza del agua.

Alausí ha sufrido dos sucesos trágicos; el terremoto de 1797 producido por el hundimiento del Carihuairazo que provocó que se cayera casi todas las casas, templos, fábricas pereciendo muchas personas. El segundo terremoto, en 1968 se prolongó por treinta días, quedando Alausí reducidos a montones de escombros.

2.5.5 INDEPENDENCIA

Desde los albores del movimiento libertario de Quito, Alausí estuvo presente apoyando la gloriosa revolución; uno de sus hombres el Capitán José Antonio Pontón, tuvo participación valerosa ya como diputado a la Convención que dio la Primera Carta del Estado de Quito, ya como valeroso soldado que luchó en los campos de batalla.

La actitud generosa, valiente y decidida de los hijos de Alausí sirvió para que el 11 de Noviembre de 1811 no solo fuera elevada a la categoría de Villa, sino que su jurisdicción se convertiría en Corregimiento, teniendo derecho a un Cabildo Civil, que

⁶⁷ HERRERA, Ángel; “Alausí retrato histórico de un pueblo”, Municipalidad de San Pedro de Alausí, 2001. p.15

no se construyó debido a las complicadas circunstancias que atravesó la Junta Suprema de Quito, con la llegada del Comisario Regional, Don Carlos Montúfar; el triunfo y la restauración de la antigua, administración se pudo lograr,

Alausí participó de todas las consecuencias de la campaña emancipadora y de las represalias que tomaron los realistas contra todos los pueblos que habían apoyado el movimiento revolucionario de Quito.

Todos los esfuerzos independentistas no fueron vanos: Guayaquil decide poner fin a la esclavitud mediante el glorioso movimiento del 9 de Octubre, los priostes Alauseños buscaban la oportunidad de secundar el golpe, así que el 13 de Noviembre de 1820 a las 12:30 de la noche. Alausí proclamó su LIBERTAD POLÍTICA. Nombró como su Corregidor con amplias atribuciones al Capitán José Antonio Pontón.

Triunfante la revolución del 9 de Octubre 1820, los patriotas alauseños fueron los primeros en apoyar el movimiento, siendo así que el 13 de Noviembre de ese mismo año, proclamaron su emancipación política.⁶⁸

2.5.6 CANTONIZACIÓN DE ALAUSÍ

El Congreso de la Gran Colombia expidió la Ley de División Territorial de la República, el 25 de junio de 1824, dividiéndola en los tres grandes Distritos: Venezuela, Nueva Granada y del Sur o Ecuador, y cada uno de estos, subdivididos en departamentos, provincias y cantones.

En el Distrito Sur o Ecuador, estaba conformado por tres departamentos: Quito, Cuenca y Guayaquil; el primero tres provincias: Ibarra, Pichincha y Chimborazo, constando Alausí como cantón de esta última, con la misma jurisdicción territorial que tuvo la antigua Tenencia de Corregimiento, y con sus cuatro parroquias: Tixán, Sibambe, Chunchi y Guasuntos. De esta manera Alausí figura entre los primeros cantones creados por la mencionada Ley de la Gran Colombia.⁶⁹

⁶⁸ Guía turística del cantón Alausí, edición 1; 2010, p.14

⁶⁹ HERRERA, Ángel; “Alausí retrato histórico de un pueblo”, Municipalidad de San Pedro de Alausí, 2001. p.15

2.5.7 ALAUSÍ Y EL FERROCARRIL

Cuando el tren llegó a Alausí, se hallaba perdido entre las grietas de los Andes este medio vino a implantar una la reactivación y desarrollo de la economía hasta el último rincón de la Patria. Los alauseños al ver la locomotora arrojando humo y pitando estruendosamente comprendieron el inicio de una nueva vida prospera para aquel lugar.⁷⁰

El 8 de septiembre de 1902, con la llegada del ferrocarril, comienza la transformación de Alausí, fecha inolvidable para este cantón. Tras esto se realizaron muchas celebraciones en el Cantón; Alausí resurgía de los Andes con ayuda del ferrocarril, ese motor de arranque para el desarrollo de un pueblo olvidado en grietas y viejos caminos. El ferrocarril abatió el lomo de la Cordillera, rompió el alto inexpugnable cerco de los Andes, y unió las regiones de la Patria; esta magna obra la debemos a la magnífica idea del ex Presidente Gabriel García Moreno y desde luego al General Eloy Alfaro. Con este acontecimiento se dio inicio a una vida nueva y próspera para Alausí. La población creció, el comercio aumentó, la agricultura tomó un vuelo imprevisto, el cantón se incorporó al bienestar de la nación, ofreciendo sus productos agrícolas y todo cuanto de bueno tenía.⁷¹

El 25 de junio de 1995 se conmemora 87 años del arribo de la primera locomotora a vapor a la ciudad de Quito. El tren ha sido parte importante de la historia del Ecuador. Ejemplo de grandes transformaciones sociales, políticas, económicas, laborales, etc. revistiendo una vital importancia por ser el medio más idóneo para el transporte de productos de consumo, transporte pesado, desde Alausí a Guayaquil y viceversa; además del incremento de turismo interno. a finales del siglo XX, gran parte de la línea está en mal estado o inutilizado; 1990 el ferrocarril fue el símbolo del progreso para la zona pero desgraciadamente la época de oro para Alausí llegó a su fin; el ferrocarril desapareció dejando nuevamente olvidada esta tierra que esconde los cinco patrimonios, cultural, natural, arqueológico, arquitectónico y ferroviario

⁷⁰ DE LA CRUZ, Carlos; “*Historia del cantón Alausí MICELÁNEA*”; Riobamba 1996. p. 1-25

⁷¹ Ídem., p. 25-30

Un día se dijo que la rehabilitación del ferrocarril significaría devolver la vida económica, social, política, cultural, no sólo a Alausí, sino del país en general. Ese día llegó en el 2010, el Gobierno ecuatoriano inicia la rehabilitación del ferrocarril; todos creyeron que Alausí volvería a ser ese pueblo económicamente fuerte; los habitantes invirtieron en hoteles y restaurantes, pero hasta el momento Alausí sigue estancado en buenos recuerdos, donde el ferrocarril fue la palanca de empuje hacia ese progreso económico del pasado.⁷²

Varios habitantes de la zona afirman que de esa época de oro que vivió Alausí, sólo quedaría en la historia, la economía de la zona no se ha reactivado como se esperaba. Los habitantes de Alausí esperan que el gobierno apruebe una propuesta presentada para que los turistas que ingresen a visitar uno de sus patrimonios, reactiven la economía del cantón por medio de un porcentaje de la actividad turística.

2.5.8 LUGARES TURÍSTICOS

El ferrocarril es uno de los atractivos turísticos del Ecuador concretamente del cantón Alausí, ya que, ahí se encuentra ubicado el monumento nacional e internacional denominado “Nariz del Diablo”, donde se halla el trazado de la línea férrea más difícil del mundo.

Alausí cuenta con una arquitectura propia, sus casas de más de 100 años de antigüedad, en conjunto con sus iglesias, calles y monumentos, hacen de la ciudad un lugar que merece ser visitado y admirado. Otros lugares que tienen atractivos turísticos son:

➤ Mirador de Llugli y escultura monumental de San Pedro

El monumento de San Pedro tiene 21 metros de altura con 114.000 piezas de cerámica, el mismo que sostiene en su mano derecha las llaves del “Reino de Dios”. Según la religión católica Jesús designó a San Pedro su sucesor y el encargado de las puertas del reino de los cielos.

El monumento fue realizado por el artista cuencano Eddie Crespo en el año 2001. Además de ser uno de los sitios más visitados por moradores y turistas, es

⁷² HARMAN, Elizabeth y ROBINSON, Katharine; “El ferrocarril en el cielo” CODEU Quito 2007, p.65

considerado también como Mirador natural, ya que, desde aquí se puede divisar la ciudad y las elevaciones que la circundan.

Este monumento puede ser observado desde la Panamericana y su acceso es fácil ya que se han implementado escalinatas para poder llegar hasta el Santo, además de una vía asfaltada para el acceso en vehículo motorizado; también los espacios verdes proporcionan una agradable imagen de este sitio. Ubicado en las calles Cicerón Merchán y Pablo J. Dávila.



SANTO DE ALAUSÍ QUEDA UBICADO EN LA LOMA DE LLUGLLI (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)

➤ **Parque y monumento al general Eloy Alfaro**

El parque está ubicado en la calle principal de la cabecera cantonal, en la actualidad se lo remodeló y ahí se colocó un monumento de bronce que representa a Eloy Alfaro. Todos los transportes cantonales e interprovinciales llegan hasta este lugar. Donde los turistas pueden visitarlo.



PARQUE Y MONUMENTO DE ELOY ALFARO (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)

➤ **Avenida 5 de junio**

Es la primera arteria comercial del cantón. Lleva ese nombre como homenaje a la recordada Revolución Liberal, comandada por el gran luchador Eloy Alfaro.

A lo largo de esta avenida podemos encontrar: la Casa del Gobierno Municipal, la Iglesia del Corazón de Jesús, hoteles, restaurantes, bares, almacenes, entidades bancarias, y cooperativas de transporte provincial e interprovincial.



AVENIDA PRINCIPAL DEL CANTÓN (TOMADA DE ARCHIVOS I TURIS DEL CANTÓN: ALAUSÍ-ECUADOR)

➤ **Calle larga**

Es una de las calles más antiguas del Cantón; sus estrechas calles empedradas, balcones adornados con flores y pintorescas fachadas han convertido al centro histórico de Alausí en uno de los más atractivos y valiosos del país, además que es la calle principal para llegar al cementerio municipal.



CALLE MÁS ANTIGUA DE CANTÓN
(TOMADA DE ARCHIVOS I TURIS DEL
CANTÓN: ALAUSÍ-ECUADOR)

➤ **Reloj público**

Este reloj fue fabricado por la compañía BOKENEM en 1903, existen 4 réplicas de este reloj que se encuentran en Checoslovaquia, Alemania, Argentina y en Ecuador (Alausí).

Este edificio tiene dos pisos de alto y un mirador donde se puede apreciar toda la ciudad de Alausí. Se encuentra ubicado en la calle Sucre entre Villalva y García Moreno.



RELOJ DE LA CIUDAD (TOMADA DE ARCHIVOS
FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA
VELASCO: QUITO-ECUADOR)

➤ **Templo la matriz**

Esta a un costado del Parque central 13 de Noviembre; fue construida a mediados del siglo XVIII por Antonio Saguy, la fachada original era de estilo

gótico- romano, construido con piedra y columnas rectas, se destaca la imagen de Cristo Rey, en su interior se encuentra un retablo, en sus columnas existen volutas con arcos de medio punto, en el centro hay un mosaico característico del estilo corintio, las torres eran ovaladas pero con el terremoto de 1961 se destruyeron por lo que fueron levantadas para tomar forma al estilo original; dentro de la iglesia también se puede apreciar imágenes que datan del siglo XIX como son: San Pedro, Santa Mariana de Jesús, Señor Resucitado. Ubicado entre las calles García Moreno y Quito Coronel.



**IGLESIA CENTRAL DEL CANTÓN
ALAUÍS (TOMADA DE ARCHIVOS
FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y
MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)**

➤ **Capilla “San Francisco de Sales”**

La construcción de la Capilla de la Comunidad de Hermanas Oblatas de San Francisco de Sales, empezó en los años 1914 y 1915. Los planos fueron diseñados por su Superiora, Reverenda Madre María Esperanza de Godín, de nacionalidad alemana, fue una gran arquitecta, y artista en pintura; en el año de 1930 se ve reflejado su gran arte en el diseño de los Ángeles actuales que encuentran en la pared cerca del altar; en el interior de la Capilla se observa cuadros que representan las 14 estaciones del Vía Crucis, las que están alrededor de la capilla y fueron pintados en

relieve por la madre Josefina de Cantal Hormaza, hija de una distinguida familia alauseña, quien realizó varias pinturas, lastimosamente en el terrible incendio del año 1947, estos cuadros fueron devorados por las llamas, como lo fue el museo considerado el segundo en el Ecuador. Se encuentra ubicado en las calles Pedro Vicente Maldonado y Sargento Quito Coronel.



CAPILLA DE LA ESCUELA SAN FRANCISCO DE SALES PRIMER COLEGIO FEMENINO DEL CANTÓN
(TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)

➤ **Puente negro**

Considerado como una obra maestra de aquel tiempo (1903), en este se recuerda la hazaña que hizo legendario al famoso Cholo Ramos, que siendo fogonero, y ante la negativa de 4 maquinistas extranjeros de cruzar por primera vez este puente, lo atravesó con su locomotora, demostrando el valor y coraje del ferroviario ecuatoriano. Es considerado el puente más largo de la línea férrea, con 200 metros de largo y una altura de 65 m. Los niños, jóvenes y adultos, demuestran su valentía cruzando el puente a pie, en honor al maquinista Ramos. Ubicado en las calles Eloy Alfaro y Uruguay.

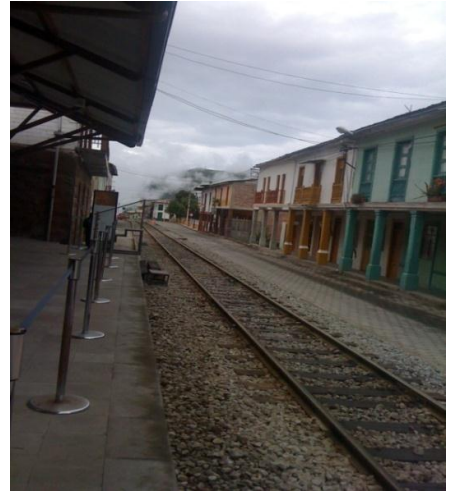


**PUENTE NEGRO POR DONDE PASA EL TREN
HACIA QUITO (TOMADA DE ARCHIVOS
FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y
MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)**

➤ **La estación del tren**

El tren llegó a San Pedro de Alausí el 8 de Septiembre de 1903 esta obra fue construida por el General Eloy Alfaro ex presidente del Ecuador, fue el comienzo de la transformación de este pueblo puesto que se incrementó el comercio, la agricultura y tomo un vuelo imprevisto que el cantón se incorporó al bienestar de la Nación.

Es un atractivo arquitectónico de gran importancia, su construcción es muy antigua, data del siglo XX, en este lugar se puede apreciar una diligencia que se encuentra en la parte posterior; en la actualidad la estación de tren se encuentra en funcionamiento, ya que los autoferros encuentran aquí su lugar de partida para visitar la Nariz de Diablo. Ubicado en las calles Eloy Alfaro y Calle Sucre.



ESTACIÓN CON TRENES ATRACTIVO TURÍSTICO
(TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)

➤ **Mercado municipal**

Los días jueves y domingos los campesinos y la población mestiza del cantón, comercializan productos de diferentes lugares, tanto de la costa como de la sierra; además cuenta con un patio de comidas y degustación de platos típicos. Localizado entre las calles García Moreno entre Chile y Pedro de Loza.



PLAZA DE COMERCIALIZACIÓN DE LOS DÍAS JUEVES Y DOMINGOS, LLEGAN LOS COMERCIANTES A OFERTAR SUS PRODUCTOS. (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)

➤ **La nariz del diablo**

En la Cordillera de los Andes se encuentra la elevación montañosa que se la conoce con el nombre de Nariz del Diablo o Cóndor Puñuna que significa “donde el cóndor dormía”, es un mirador natural obra de ingeniería vial, por eso es conocido “como el tren más difícil del mundo”, ya que a manera de cuchilla va cortando las rocas de la montaña; y los rieles del tren tienen aquí una trayectoria zigzagueante que desafía a cada instante el inminente peligro. Construida en el año 1901, ubicada a 1940 m.s.n.m., a 11 kilómetros de Alausí, por su forma peculiar en zigzag Se encuentra entre los kilómetros 131 al 138 de la vía.



NARIZ DEL DIABLO, TOMADA EN LA PRIMERA PARADA QUE HIZO EL TREN
(TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)



NARIZ DEL DIABLO (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANTONIO MALDONADO: QUITO-ECUADOR)

➤ **Turismo y artesanías**

En el cantón Alausí, se puede encontrar artesanías de diferentes clases elaboradas con distintos materiales como son: espumaflex, tagua, madera, vidrio, cartón; de la cabuya se elabora las shigras, bolsas de distintos tamaños, sombreros; de las alpacas y lana de borrego se hacen guantes, bufandas, chalinas, ponchos, además se realizan adornos, joyas, sombreros, instrumentos musicales propios de la zona (rondador, quena, zampoñas).



ARTESANÍAS DEL CANTÓN QUE VENDEN EN LA PLAZA DE LA ESTACIÓN DE TREN (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)

➤ **Turismo gastronómico**

Uno de los principales componentes del turismo cultural se basa en la experimentación de valores culturales de un pueblo o una región a través de su cultura gastronómica.

Alausí ofrece a todos sus visitantes lo mejor de la comida típica característica de la sierra ecuatoriana, que tiene como ingredientes principales; papas, maíz, queso combinados con otros productos para acompañar el plato con carne de animales típicos de la zona como son los cuyes, borrego, res, aves, etc., que son una potencia al valor añadido a la industria turística de este cantón.



HORNADO UNO DE LOS PLATOS TÍPICO DEL CANTÓN (TOMADA DE ARCHIVOS FOTOGRAFICOS DE ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO: QUITO-ECUADOR)

2.5.9 INGRESOS DEL CANTÓN

El cantón Alausí está situado en un ventajoso punto, o centro de actividad, de mucha importancia y pese a ello, la falta de vías de comunicación de primer orden, apoyo para el incremento de la producción agrícola de la zona.

❖ Centro agrícola cantonal

Se constituyó en forma efectiva el 3 de marzo de 1937, precedido por el Sr. Benjamín León.

Casi toda la comunidad cooperó con este Centro Agrícola. Entre las labores más importantes que este Centro realizó y realiza, se suscribe: una oficina y sala de lectura, la formación de una Granja de Demostraciones y Enseñanza Agrícola, el establecimiento de un almacén de implementos agrícolas, permitió que asistieran a varias exposiciones provinciales, trayendo los primeros premios al trabajo agrícola.

Este cantón se caracteriza por poseer varias entidades bancarias, por ejemplo el crédito para el fomento del comercio, agricultura, ganadería e industrias, lo facilita principalmente el Banco Nacional de Fomento por medio de su sucursal en la ciudad de Alausí, y también por la agencia del Banco del Pichincha y de la agencia del Banco de Guayaquil, cuya reapertura se realizó por los numerosos clientes que recibían toda clase de apoyo para sus transacciones comerciales.⁷³

Uno de los ingresos más importantes para la zona en cuanto a la agricultura es la lenteja, este producto que ha dado fama a la Región, por su alta calidad, ha logrado competir hace muchos años en el mercado mundial, con similares de Europa y el resto de América, pero hoy en día se ha reducido casi en su totalidad. Las causas son muchas, pero la solución a éste problema es de competencia de los poderes públicos que a través del INIAP⁷⁴, la solución urgente de este problema de hondo contenido socio-económico y al hacerlo traería como resultado el ingreso de divisas al país, al igual que sucede con el banano, cacao, café y petróleo.

⁷³ HERRERA, Ángel; “Alausí retrato histórico de un pueblo”, Municipalidad de San Pedro de Alausí, 2001. p.30

⁷⁴ INIAP LO QUE VIENE A SER EL INSTITUTO NACIONAL AUTÓNOMO DE INVESTIGACIONES AGROPECUARIAS.

Por otro lado el cantón Alausí tiene posibilidades de desarrollar ampliamente dos clases de fruticultura; la subtropical y la de clima templado. En la tropical y subtropical es posible llevar adelante un amplio programa de desarrollo y cultivo de aguacate, cítricos, chirimoyas, almendras, manzanas, etc. entregando al mercado nacional productos de alta calidad y en épocas que no tiene competencia.

La fruticultura de clima templado, está recién en proceso experimentación y se hace necesaria la organización de un programa a largo plazo, en el cual, el aporte del Estado, de las instituciones locales y de los agricultores en general, tornen en realidad un proceso educativo, social y económico. Según criterio autorizado de especialistas en el ramo, la hoya de Alausí o chanchan, que comprende varios kilómetros cuadrados, se presta admirablemente para el desarrollo de frutales, tales como: almendros, albaricoques, duraznos, manzanas, vides, etc. La mayor ventaja de la producción de esas frutas en esta zona, radica en que pueden ofrecer al mercado, cuando sus similares ya no existen, los excedentes que pudieran haber del consumo en fresco, pueden ser industrializados en la fábrica de conservas, que para tal fin existe en esta ciudad.⁷⁵

❖ **Piscicultura**

Un aspecto que Alausí ha descuidado sin saber por qué, es el que se refiere a la “siembra”, cuidado y explotación de peces, y teniendo en su haber la posesión de ríos y lagunas que pueden dar cabida a millones de truchas entre otras especies y cuando haya llegado el momento de su explotación, trazar un plan de turismo, que traigan de otros lugares a personas que hacían el sano placer de la pesca, del clima y del paisaje. Alausí, es uno de los cantones más importantes del país, especialmente dentro del aspecto agrícola y comercial por su producto que son de inmejorable calidad por lo que tienen preferencia en los mercados de Guayaquil, Quito, Cuenca, Riobamba y otras plaza del país.

❖ **Comercio**

El comercio de este cantón se desenvuelve a base de la actividad agrícola y sus productos, en cantidades fabulosas son adquiridos en las ferias dominicales, siendo

⁷⁵ DE LA CRUZ, Carlos; “Historia del cantón Alausí MICELÁNEA”; Riobamba 1996. p. 40

transportados a los mercados de diversos lugares del país. Además los comerciantes tienen conexión con el Litoral, donde se adquieren grandes cantidades de arroz, azúcar, fideos, manteca, jabones y otros productos de esa zona que tienen gran demanda en el cantón, sin desestimar el consumo de plátanos, yuca y frutas.

Cuenta con importantes casas comerciales que se dedican a la venta de mercaderías extranjeras y nacionales, adquiridas en Guayaquil. A raíz del deslave de 1983 que ocasionó la suspensión del servicio de la carretera Panamericana y del Ferrocarril, las actividades comerciales e industriales sufrieron millonarias pérdidas, hoy en día la actividad comercial de la zona se ha perdido considerablemente. Los días que se pueden considerar de comercio en Alausí son los días de feria, ó sea el domingo y el jueves.⁷⁶

❖ **Industria**

La industria significó para Alausí una de las principales fuentes de ingreso desde los primeros años de vida comunitaria, principalmente lo que se refiere a hilado, dado el crecido número de rebaños de ovejas en toda la Región. También los tejidos de sombreros de paja toquilla. Más adelante la industria molinera, la pequeña y alta costura. Las actividades mercantiles corren a cargo principalmente por los miembros de la Sociedad General de Comerciantes.⁷⁷

❖ **Turismo**

Unos de los ingresos económicos más importantes de la actualidad es el turismo, este ingreso trae a la zona varios beneficios económicos, por la UNESCO Alausí fue declarado Patrimonio Cultural del Ecuador en el año 2004, es conocido así también el Cantón de los Cinco Patrimonios por poseer:

- **PATRIMONIO CULTURAL:** Por las tradiciones, costumbres, gastronomía, artesanías, vestimenta, etnias, historia y leyendas, de sus comunidades y su gran diversidad étnica.

⁷⁶ HERRERA, Ángel; “Alausí retrato histórico de un pueblo”, Municipalidad de San Pedro de Alausí, 2001. p.30-33

⁷⁷ DE LA CRUZ, Carlos; “*Historia del cantón Alausí MICELÁNEA*”; Riobamba 1996. p.40

- **PATRIMONIO NATURAL:** Diversidad de recursos, más en zonas rurales como son cascadas, las 35 lagunas de Ozogоче, Mapagüiña, montañas, cerros, rocas, ríos, diversidad de flora, fauna y clima.
- **PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO:** Por conservar las edificaciones más antiguas en Alausí y sus parroquias.
- **PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO:** Por disfrutar uno de los atractivos turísticos más importantes e histórica como son: Camino del Inca, las piezas arqueológicas de las Conchas Petrificadas de Chicho Negro / Santa Rosa, conocidas como área protegida y Patrimonio Natural del Ecuador.
- **PATRIMONIO FERROVIARIO:** El tren llegó a San Pedro de Alausí el 7 de septiembre de 1902, esta obra fue construida por el General Eloy Alfaro, ex presidente del Ecuador, fue el comienzo de la transformación de este pueblo, puesto que se incrementó el comercio y la agricultura; siendo Alausí el punto estratégico para conectarse a la Costa y el Austro Ecuatoriano; haciendo que el cantón se incorpore al bienestar de la Nación.⁷⁸

⁷⁸ GUÍA TURÍSTICA DE ALAUSÍ, DEPARTAMENTO TURÍSTICO DE LA MUNICIPALIDAD.

CAPÍTULO III PLAN DE PRODUCCIÓN DEL VIDEO

3.1 INTRODUCCIÓN:

En este capítulo se explicará el proceso de la realización del video reportaje en el cantón Alausí, para lo cual como primer paso se hará una aproximación teórica sobre lo que es el reportaje y se desglosará lo que es el reportaje televisivo.

Se elaborará el diseño del video reportaje, y su proceso: preproducción, producción, posproducción y difusión del producto audiovisual. Mediante este reportaje se busca informar a la ciudadanía como ha sido la evolución económica del cantón, pero también se demostrará mediante encuestas como con la rehabilitación del ferrocarril en la zona de Alausí, no ha evidenciado una reactivación económica a pesar de que sus habitantes invirtieron en la construcción y adecuación de la infraestructura hotelera pensando que con la rehabilitación, sus ingresos mejorarían y recuperarían todo lo invertido, pero hasta ahora no se siente este beneficio.

En la segunda parte del presente capítulo se comenzará con la fase de preproducción, para lo cual se realizarán encuestas previas a la elaboración del producto, además de un guión técnico y un plan de rodaje.

En la producción del video-reportaje **“LA VERDAD DETRÁS DE LAS RIELES”**, para la grabación se utilizará una cámara semiprofesional tanto de video como de fotografía, micrófonos semiprofesional, trípode y grabadora.

El capítulo concluirá con la postproducción y difusión del video-reportaje, para esto se elaborará el guión de edición que permitirá producir el video-reportaje de 15 minutos de duración; se utilizarán computadoras con programas especializados como Adobe Audition CS5.5, Adobe Premiere CS5.5 y el Adobe Photoshop e Ilustrador CS5.

Para la difusión del producto final se elaborarán afiches, hojas volantes que serán el soporte para que, a través del Municipio de Alausí, los habitantes del cantón lo conozcan.

3.2 REPORTAJE

El reportaje, es un género periodístico que consiste en la narración de acontecimientos de interés público, con palabras, imágenes y videos, desde una perspectiva actual. Es más extenso que las noticias y muchas veces viene acompañado de entrevistas. Es un relato que incluye investigaciones (reportaje informativo) y observaciones personales (reportaje interpretativo).

El reportaje es un relato bien construido, con una historia y personajes. Se lo describe como un hecho informativo, libre en cuanto al tema, que cuente un acontecer actual o humano⁷⁹, con historias de moradores del lugar, quienes dan vida al hecho. Es un texto periodístico expositivo en el que se ofrece una información amplia sobre un tema de interés social. Si es de contenido audiovisual, se hace hincapié no solo en la información e imágenes a difundir, sino en la forma cómo se narra y se transmite para que el espectador tenga claro cuál es el tema.

El reportaje periodístico es un artículo o video, en el que se plasma el resultado de las investigaciones hechas por el periodista sobre un tema de actualidad. Siendo su finalidad informativa.

En ocasiones, parte de una recreación de algo que fue noticia, pero también de hechos que sin ser noticia, en el sentido más estricto del término, forman parte de la vida cotidiana. Pretende subrayar las circunstancias y el ambiente que enmarcan un hecho. Para lo cual se procede a reunir datos, conocer causas, presentar antecedentes, analizar consecuencias, contraponer puntos de vista diversos y diferentes interpretaciones, conocer opiniones de los protagonistas o de moradores del lugar, con el fin de ahondar en el problema que viene a ser el objeto del reportaje para presentarlo en todas sus vertientes.

Al realizar un reportaje el periodista debe reunir todos los datos y testimonios representativos que tenga a su alcance, con el fin de transmitirlos al público una vez organizados; los hechos que se quieren demostrar deben ser tratados y presentados con

⁷⁹ PARRATT, Sonia, “Introducción al reportaje: Antecedentes, actualidad y perspectivas” 2003.P.54

máxima objetividad, de modo que el destinatario pueda formarse una opinión cierta sobre el tema.

3.2.1 REPORTAJE TELEVISIVO

El reportaje televisivo se basa en el testimonio directo de acciones espontáneas que se explica con imágenes, palabras y sonidos y, desde una perspectiva actual, historias vividas que narran los acontecimientos personales, que cuentan y enfatizan el tema.

Para ello se necesita un hecho importante el cual esté vinculado directamente con la actualidad, la realidad más inmediata.

El reportaje en televisión es como una noticia desarrollada, que puede durar más que la noticia común y lleva una serie de elementos diferentes; datos, encuestas, testimonios, etc.⁸⁰

El video reportaje que se realizará tendrá una duración de 15 minutos, y entra en lo que se conoce como reportaje largo. Por lo general los reportajes no deben durar menos de 5 minutos ni más de 15, al tener mayor duración se suelen pasar en programas informativos especiales en varios fragmentos.

En el reportaje el periodista no puede evidenciar su opinión. No se trata de un género interpretativo, es informativo, aunque por medio de la elección de planos e imágenes se suele conseguir una fuerte carga interpretativa.

Según el profesor Edgar Fernández, es todo “relato periodístico esencialmente informativo, libre en cuanto a tema, objetivo en cuanto al modo y redactado preferentemente en estilo directo, en el que se da cuenta de un hecho o suceso de interés actual o humano”.⁸¹

Al realizar un reportaje televisivo se debe tener en cuenta que la historia que se va a contar sea clara y bien planteada, para ello se necesita una buena comunicación con el equipo técnico, tener un guión de lo que se quiere contar. Con un buen manejo de lo que

⁸⁰ CEBRIÁN, Mariano, “Información televisiva. Mediaciones, contenidos, expresión y programación. Síntesis, Madrid, 1998. P.1-52

⁸¹ FERNÁNDEZ, Edgar. “La Producción de Reportajes y Documentales en Televisión”. 1994. p. 35

se va a realizar el espectador quedará complacido; los mínimos detalles se cuidan como sonido de ambiente.⁸²

El reportaje televisivo es una manifestación informativa que juega con una actualidad determinada o latente y no con la actualidad inmediata. Su finalidad es dar cuenta de acontecimientos, hechos o sucesos desde una perspectiva que trasciende lo inmediato y que busca profundizar, interpretar, analizar y explicar esos acontecimientos. Por otra parte, mediante una investigación se intenta hacer revelaciones o denuncias que muchas veces tienen un gran impacto en la opinión pública.⁸³

3.3 DESARROLLO DEL VIDEO REPORTAJE

3.3.1 Preproducción

En esta parte del plan de producción del video se dará a conocer todos los pasos del proceso de preproducción que se empezará con la sistematización de las encuestas que se realizaron en el cantón Alausí, previa la elaboración del producto; de igual manera se presentará el guión técnico y el plan de rodaje respectivos.

- ❖ **Tema:** VIDEO REPORTAJE SOBRE LA INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL CANTÓN ALAUSÍ.
- ❖ **TÍTULO DEL PRODUCTO:** “LA VERDAD DETRÁS DE LAS RIELES”
- ❖ **OBJETIVOS:** Difundir la influencia que tuvo el ferrocarril en el desarrollo económico del cantón Alausí y cómo ahora este medio no beneficia económicamente a los habitantes de Alausí.
- ❖ **Argumento:**
Reportaje que demuestra cómo el ferrocarril antes de su paralización ayudó al cantón Alausí en su desarrollo económico y cómo ahora con la rehabilitación no beneficia en el nivel esperado por el pueblo.
- ❖ **Duración del video-reportaje:** 15 minutos.
- ❖ **Grupos objetivos:**

⁸² Varios autores, “Libro de estilo e TeleMadrid, volumen 1. Ediciones Telemadrid, Madrid, 1993. Pág. 150-155

⁸³ ESTREMADOYRO ALEGRE, Julio, “Lecciones de Periodismo Televisivo”. Edición abril 2004. Pág. 201

Nivel socioeconómico: Población en general

Edad: Todo público

Sexo: femenino y masculino

3.3.1.1 Diagnóstico y Sistematización de las encuestas

Para la elaboración del video-reportaje se realizaron 100 encuestas a los habitantes de Alausí, de las que se obtienen los datos necesarios para el reportaje. Estas encuestas fueron aplicadas el 30 de marzo del presente año.⁸⁴

3.3.1.2 Escaleta

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

PLANO DETALLE DE SAN PEDRO DE FRENTE.

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA PANORÁMICA DE LA CIUDAD CON EL SANTO DE FRENTE COMO DANDO LA BIENVENIDA.

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA DE LA PLAZA DONDE SE COMERCIALIZAN LOS PRODUCTOS LOS DÍAS JUEVES Y DOMINGOS.

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA DE CASAS ANTIGUAS, FACHADAS. DESDE ARRIBA.

⁸⁴ Ver resultados en anexo 1

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

PANEO DE LA PARTE FRONTAL DEL CANTÓN.

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

PLANO GENERAL DE ALAUSÍ.

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA PANORÁMICA DE ALAUSÍ ANTIGUO: CASAS DETERIORADAS. DESDE ARRIBA.

EXT. ATARDECER (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DEL MONUMENTO DE ELOY ALFARO

EXT. ATARDECER (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LAS FACHADAS DE LAS PRINCIPALES ENTIDADES BANCARIAS:

BANCO DE FOMENTO, GUAYAQUIL, PICHINCHA, COOPERATIVA PACÍFICO, COOPERATIVA RIOBAMBA.

EXT. ATARDECER (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LA FACHADA DE LA FÁBRICA DISENSA.

EXT. TARDE (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO Y RICAURTE)

FACHADA MUNICIPALIDAD.

EXT. DÍA (CALLE ESTEBAN OROZCO Y ANTONIO MORAS)

FACHADA DEL IEES.

EXT. DÍA (CALLE PABLO J. DÁVILA)

FACHADA DEL HOSPITAL DE ALAUSÍ, (CENTRO DE SALUD)

EXT. DÍA (CALLE DE LA PLAZA DE INTERCAMBIO DE PRODUCTOS)

MONUMENTO DE LOS NIÑOS QUE QUEDA FRENTE AL HOSPITAL DE ALAUSÍ.

INT. TARDE (DESPACHO DEL ALCALDE)

ENTREVISTA AL ALCALDE:

¿Usted cree que el ferrocarril en sus inicios trajo alguna mejora económica para la zona? De qué nivel

¿El ferrocarril hizo que se fortaleciera una integración de la sierra con la costa?

¿Cuál es el mayor ingreso que posee el cantón?

¿Con la reintegración del ferrocarril a la zona, cree usted ha traído ingresos de alguna clase para el cantón?

¿La municipalidad está haciendo algo para mejorar el ingreso económico a la zona?

¿Con ayuda de que instituciones piensan fortalecer estos ingresos?

¿La agricultura es una de las fuentes de ingresos más importante para la zona?

INT. DÍA (OFICINA DE ITURIS)

ENTREVISTA A XIMENA TADAY

¿Según su apreciación, usted cree que el ferrocarril si brindó ingresos económicos a la zona?

¿Cree que Alausí si resurgió económicamente con la obra de Eloy Alfaro?

¿Considera que Alausí necesita una mejor promoción turística?

¿Cuáles serían sus alternativas publicitarias para la promoción de la misma?

¿Cree que el ferrocarril si da ingresos turísticos a la zona?

¿Su departamento promociona paquetes turísticos que incluyan paseos por la vía del ferrocarril y a qué costo?

¿Considera que los costos del pasaje en tren son muy elevados?

EXT. DÍA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA PANORÁMICA DE LA AVENIDA PRINCIPAL, 5 DE JUNIO

EXT. DÍA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA DE LA FACHADA DEL HOTEL EUROPA.

EXT. DÍA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA DE LAS MONTAÑAS VERDES.

EXT. DÍA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA PANORÁMICA DEL PAISAJE QUE RODEA AL CANTÓN.

EXT. DÍA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA DEL PAISAJE CON CASAS.

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

TOMA DEL TREN PARADO EN LA ESTACIÓN.

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA ESTACIÓN, CORREDOR DE EMBARQUE.

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

TOMA DE LAS RUEDAS DEL TREN.

EXT. DÍA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

PLANO DETALLE DE LAS RUEDAS DEL TREN.

EXT. DÍA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

CALLE FRENTE A LA ESTACIÓN.

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA PANORÁMICA DE LA AVENIDA PRINCIPAL.

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

PLANO GENERAL DE GENTE CAMINANDO

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL CANTÓN.

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LOS LUSTRABOTAS.

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LA IGLESIA CORAZÓN DE JESÚS.

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LA ESTACIÓN DE BOMBEROS DE ALAUSÍ

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LOCALES COMERCIALES

EXT. DÍA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

TOMA DEL CIELO, CAYENDO LA NEBLINA.

EXT. DÍA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

TOMA DE LA SEÑORA QUE VENDE CHOCHOS FUERA DE LA ESTACIÓN, AHÍ SE PUEDE VER CÓMO LOS TURISTAS CONSUMEN ESTE PRODUCTO.

EXT. DÍA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

TOMA DEL RELOJ DEL CANTÓN

EXT. DÍA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

FACHADAS DE LAS CASAS ANTIGUAS DE ALAUSÍ

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA ESPERA DEL ARRIBO DEL TREN.

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

GENTE LLEGANDO A LA ESTACIÓN PARA VIAJAR HACIA LA NARIZ DEL DIABLO

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

TURISTAS VIENDO LA ENTRADA DEL TREN A LA ESTACIÓN.

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA LLEGADA DEL TREN A ALAUSÍ.

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

GENTE ESPERANDO PARA SUBIR AL TREN.

INT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

GENTE EN LA PLAZA COMERCIAL DE LA ESTACIÓN DEL TREN ALAUSÍ

EXT. TARDE (DESDE ADENTRO DEL TREN. VIAJE)

TOMAS DE LOS PAISAJES DURANTE EL VIAJE HACIA LA NARIZ DEL DIABLO.

EXT. TARDE (DESDE AFUERA, CUANDO EL TREN HACE LA PRIMERA PARADA PARA CAMBIAR LA MÁQUINA DE DIRECCIÓN)

TOMA DE LA NARIZ DEL DIABLO, EN LA PARADA ANTES DE LLEGAR A LA ESTACIÓN DE SIBAMBE.

EXT. TARDE (DESDE EL TREN EN MOVIMIENTO, DESDE LA UNIÓN DE LOS VAGONES)

TOMA DE LAS RIELES EN MOVIMIENTO ANTES DE LLEGAR A LA ESTACIÓN DE SIBAMBE.

EXT. TARDE (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE SIBAMBE)

GENTE DESEMBARCÁNDOSE DEL TREN AL LLEGAR A LA ESTACIÓN

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

HABITANTES DE LA COMUNIDAD DE SIBAMBE RECIBEN A LOS TURISTAS CON UNA DANZA.

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

MOVIMIENTO DEL TREN.

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

REGRESO DEL TREN

INT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

TURISTAS BAILANDO CON LOS DE LA COMUNIDAD EN LA PLAZA
COMERCIAL DE LA ESTACIÓN.

INT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

TOMA DEL MUSEO DE LA NARIZ DEL DIABLO.

EXT. NOCHE (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA DE SAN PEDRO EN LA NOCHE.

EXT. NOCHE (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA PANORÁMICA DE LA CALLE PRINCIPAL

EXT. NOCHE (DESDE EL PARQUE CENTRAL)

TOMA DE LA IGLESIA Y SUS ALREDEDORES ILUMINADOS.

EXT. NOCHE (DESDE EL PARQUE CENTRAL)

TOMA DE LA FACHADA DE LA IGLESIA.

EXT. NOCHE (DESDE EL PARQUE CENTRAL)

PLANO DETALLE DE LA PARTE SUPERIOR DE LA IGLESIA.

EXT. NOCHE (EN LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL)

TOMA DEL TREN PARADO EN LA ESTACIÓN.

EXT. NOCHE (EN LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL)

TOMA NOCTURNA DE LA ESTACIÓN.

EXT. NOCHE (EN LA PLAZA DE A LADO DE LA ESTACIÓN)

TOMA DE LA PLAZA ILUMINADA.

EXT. AMANECER (LOMA DE LLUGLLI)

TOMA DEL AMANECER, DESDE LA 4 DE LA MAÑANA HASTA LAS 6:30.

EXT. DÍA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DEL SEÑOR HACIENDO AGUAS. FUERA DE LA ESTACIÓN DE BUSES INTERPROVINCIALES.

EXT. DÍA (CALLE GARCÍA MORENO)

TOMA DE LAS FACHADAS DE CASAS ANTIGUAS

EXT. DÍA (PLAZA CENTRAL DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA FACHADA DEL CENTRO MÉDICO DE LA POLICÍA

EXT. DÍA (PLAZA CENTRAL DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA ESTATUA DE LA LIBERTAD QUE ESTÁ UBICADA EN EL CENTRO DEL PARQUE.

EXT. DÍA (CALLE MALDONADO)

TOMA DE LOS NIÑOS ANTES DE ENTRAR A CLASES COMPRANDO DULCES Y JUGUETES EN LA PUERTA DE LA ESCUELA.

EXT. DÍA (CALLE MALDONADO)

FACHADA DE LA CAPILLA Y DE LA ESCUELA SAN FRANCISCO DE SALES.

EXT. DÍA (CALLE MALDONADO)

PLANO DETALLE DE LA ESCUELA SAN FRANCISCO DE SALES

EXT. DÍA (CALLE MALDONADO)

PLANO DETALLE DE LA ESCUELA VICENTE FERRER

EXT. DÍA (CALLE MALDONADO)

PLANO DETALLE DE LA ESCUELA ISIDRO NARVÁEZ

EXT. DÍA (CALLE ABDÓN CALDERÓN)

TOMA DE LA FACHADA DE LA ESCUELA DE FORMACIÓN DE LA POLICÍA.

EXT. DÍA (ELOY ALFARO Y URUGUAY)

TOMA DEL PUENTE NEGRO

EXT. NOCHE (DESDE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMAS DE LA BANDA MUNICIPAL DE ALAUSÍ, NOCHES CULTURALES

EXT. DÍA (DESDE LA LOMA DE LLUGLLI)

PLANO DETALLE DE SAN PEDRO

EXT. DÍA (DESDE LA LOMA DE LLUGLLI)

TOMA PANORÁMICA DE LA CIUDAD.

INT. TARDE (HOTEL SAN PEDRO)

ENTREVISTA A LA DUEÑA DEL HOTEL SAN PEDRO, LUISA VINUEZA

- ¿Cree usted que el Ferrocarril sí ayudó a Alausí a su desarrollo económico?
- ¿Cuáles son los principales ingresos económicos para el cantón?
- ¿Con la reintegración del Ferrocarril a la zona, cree usted ha traído ingresos de alguna clase para el cantón?
- ¿La rehabilitación del Ferrocarril ha mejorado el turismo de la zona?
- ¿Cree que el Ferrocarril del sur transformo al país?
- ¿Según su perspectiva, cree que las autoridades de la zona si hacen campañas turísticas, para la promoción del lugar?
- ¿Qué debería implementar la Municipalidad para ayudar a mejor el ingreso económico de la zona?
- ¿Qué significó y significa el ferrocarril para Alausí?
- Se dice que abrió la puerta al comercio, qué tan cierto es.

INT. TARDE (DENTRO DEL RESTAURANTE PANAMERICANO)

ENTREVISTA A LUIS BARRAGÁN AL DUEÑO DEL NEGOCIO

- ¿Cree usted que el Ferrocarril sí ayudó a Alausí a su desarrollo económico?
- ¿Con la reintegración del Ferrocarril a la zona, cree usted ha traído ingresos de alguna clase para el cantón?
- ¿Según su perspectiva, cree que las autoridades de la zona si hacen campañas turísticas, para la promoción del lugar?
- ¿Qué significó y significa el ferrocarril para Alausí?
- Se dice que abrió la puerta al comercio, qué tan cierto es.

INT. TARDE (EN LA RADIO)

ENTREVISTA AL COMUNICADOR Y PROPIETARIO DE LA RADIO

"FRECUENCIA LATINA" ANTONIO ORDÓÑEZ

- ¿Cree usted que el Ferrocarril sí ayudó a Alausí a su desarrollo económico?
- ¿Con la reintegración del Ferrocarril a la zona, cree usted ha traído ingresos de alguna clase para el cantón?

¿Según su perspectiva, cree que las autoridades de la zona si hacen campañas turísticas, para la promoción del lugar?

¿Los medios de comunicación que hacen para promocionar al cantón?

INT. DÍA (INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN DE ALAUSÍ)

ENTREVISTA A GALO GARCÍA, HISTORIADOR DEL CANTÓN.

¿Quisiéramos que nos narre cómo fue Alausí cuando llegó el ferrocarril?

¿En verdad hubo ese desarrollo económico de lo que tanto hablan?

EXT. DÍA (ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ALAUSÍ)

ENTREVISTAS A TURISTAS QUE VISITAN EL CANTÓN

¿Qué tal te parece Alausí, es la primera vez que vienes?

¿Has viajado en tren, cómo te parece la experiencia?

¿Podrías enviar una invitación para que vengan a visitar Alausí y viajar en tren?

3.3.1.3 Plan de Rodaje

PLANILLA DE PLAN DE RODAJE

TITULO			LA VERDAD DETRÁS DE LAS RIELES				DIRECTOR		ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO		
PRODUCIDO POR			ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO				JEFE DE PRODUCCIÓN		ANDREA ORDOÑEZ Y MAYRA VELASCO		
Día	Fecha	Hora	IN	EX	D	N	Escena	Planos	Personajes	Equipo técnico	
1	30-04-12	15:00		X	X		GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR AALAUSÍ	Generales	Paisaje	Cámara y trípode	
1	30-04-12	15:00		X	X		TOMA DE LA PLAZA DONDE SE COMERCIALIZAN LOS DÍAS DOMINGOS. TOMADA DESDE LA CARRETERA	Generales	Paisaje	Cámara y trípode	
1	30-04-12	15:00		X	X		TOMA DE CASAS ANTIGUAS, FACHADAS. DESDE ARRIBA LA CARRETERA.	Generales	Paisaje	Cámara y trípode	
1	30-04-12	15:00		X	X		PARTE FRONTAL DEL CANTÓN, DESDE LA GASOLINERA.	Paneo	Paisaje	Cámara y trípode	
1	30-04-12	18:00		X		X	TOMA DEL MONUMENTO DE ELOY ALFARO	Generales	Eloy Alfaro	Cámara y trípode	
1	30-04-12	18:00		X	X		TOMA DE LAS FACHADAS DE LOS PRINCIPALES ENTIDADES BANCARIAS	Generales y plano detalle	Bancos del cantón	Cámara y trípode	
1	30-04-12	18:00		X	X		TOMA DEL MUNICIPIO. FACHADA	Generales y plano detalle	MUNICIPIO	Cámara y trípode	
1	30-04-12	18:00		X	X		TOMA DEL LAS ENTIDADES COMERCIALES	Generales y plano detalle	DINENSA	Cámara y trípode	
Comentarios:											

Día	Fecha	Hora	IN	EX	D	N	Escena	Planos	Personajes	Equipo técnico
1	30-04-12	19:00	X			X	ENTREVISTA A RAÚL MORILLO PROPIETARIO DEL CYBER	Plano americano	Mayra y Raúl	Cámara, trípode y micrófono
1	30-04-12	20:00	X			X	ENTREVISTA A DUEÑA DE RESTAURANT	Plano medio	Mayra y dueña de restaurant	Cámara , trípode y micrófono
1	30-04-12	20:00	X			X	TOMA DEL HOTEL ANTIGUO	Generales y detalle	Hotel	Cámara y trípode
1	30-04-12	21:00		X		X	TOMAS DE LA BANDA MUNICIPAL DE ALAUSÍ EN LA AVENIDA	General y detalle	Banda municipal	Cámara y trípode
1	30-04-12	21:00		X		X	TOMA DEL CANTÓN EN LA NOCHE	Generales detalle	Calles, lugares específicos el santo.	Cámara y trípode
2	1-05-12	4:00		X	X		TOMA DEL AMANECER DESDE LA LOMA DE LLUGLLI	Generales y paneo	Del cielo y la ciudad	Cámara y trípode
2	1-05-12	6:00		X	X		FACHADA DEL HOSPITAL DE ALAUSÍ, (CENTRO DE SALUD)	Generales y plano detalle.	Centro de salud	Cámara y trípode
2	1-05-12	6:00		X	X		TOMA DE LOS COMERCIANTES LLEGANDO A LA PLAZA DE COMERCIALIZACIÓN	Generales detalles y paneo	Comerciantes	Cámara y trípode

Día	Fecha	Hora	IN	EX	D	N	Escena	Planos	Personajes	Equipo técnico
2	1-05-12	7:00		X	X		TOMA DEL SEÑOR HACIENDO AGUA DE SÁBILA	Generales y detalle	Vendedor de agua de sábila	Cámara y trípode
2	1-05-12	7:00		X	X		TOMA DE LOS NIÑOS ENTRANDO A LAS ESCUELAS	Generales, paneo y detalles	Estudiantes	Cámara y trípode
2	1-05-12	8:00		X	X		TOMA DEL PUENTE NEGRO	Generales	Puente	Cámara y trípode
2	1-05-12	8:00		X	X		CASAS ANTIGUAS Y DETERIORADAS.	Paneo, detalle y generales	Casas	Cámara y trípode
2	1-05-12	10:00	X		X		ENTREVISTA AL HISTORIADOR GALO GARCÍA	Planos medios	Andrea e historiador.	Cámara, trípode y micrófono
2	1-05-12	12:00	X		X		ENTREVISTA A HOMERO BARRAGÁN, HIJO DE FERROVIARIO	Planos medios	Mayra y entrevistado	Cámara, trípode y micrófono
2	1-05-12	15:00	X		X		ENTREVISTA A CLARISA BOADA	Planos medios	Andrea y entrevistada	Cámara, trípode y micrófono
2	1-05-12	16:00	X		X		ENTREVISTA A LUISA VINUEZA	Planos medios	Mayra y entrevistada	Cámara, trípode y micrófono

Día	Fecha	Hora	IN	EX	D	N	Escena	Planos	Personajes	Equipo técnico
2	1-05-12	19:00		X		X	TOMA LA IGLESIA Y DE LA ESTACIÓN	Generales y detalle	Iglesia y estación	Cámara y trípode
3	2-05-12	7:00		X	X		TOMA DE LA CIUDAD DESDE EL HOTEL	Generales, paneo y detalles	Paisajes y ciudad	Cámara y trípode
3	2-05-12	8:00	X		X		ENTREVISTA A XIMENA TADAY	Plano medio	Entrevistada y Mayra	Cámara, trípode y micrófono
3	2-05-12	10:00		X	X		TOMA DE LA LLEGADA DEL TREN A LA ESTACIÓN DE ALAUSÍ	Plano general	Tren	Cámara y trípode
3	2-05-12	11:00		X	X		ENTREVISTA A TURISTAS EN LA ESTACIÓN	Plano general	Turistas y Andrea	Cámara, trípode y micrófono
3	2-05-12	12:00		X	X		VIAJE EN TREN HACIA LA NARIZ DEL DIABLO	Planos generales y detalle	Paisaje durante el recorrido.	Cámara
3	2-05-12	14:00		X	X		TOMA DE LOS HABITANTES DE LA COMUNIDAD DE SIMBABE BAILANDO	Planos general y detalle	Bailarines	Cámara y trípode
3	2-05-12	14:00		X	X		ENTREVISTA A TURISTA EN LA NARIZ DEL DIABLO	Plano general	Mayra y entrevistado	Cámara, trípode y micrófono

Día	Fecha	Hora	IN	EX	D	N	Escena	Planos	Personajes	Equipo técnico
3	2-05-12	16:00		X	X		TOMA DE CÓMO CAE LA NEBLINA	Generales y detalle	Cielo paisaje	Cámara y trípode
4	3-05-12	7:00		X	X		TOMA DE LA AVENIDA DESDE EL HOTEL	Generales, paneo y detalles	Paisajes y ciudad	Cámara y trípode
4	3-05-12	7:00		X	X		TOMAS DEL SANTO DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL	Plano general y detalle	Santo	Cámara y trípode
4	3-05-12	9:00	X		X		ENTREVISTA A LUIS BARRAGÁN	Plano medio	Entrevistado y Andrea	Cámara, trípode y micrófono
4	3-05-12	10:00	X		X		ENTREVISTA A ANTONIO ORDOÑEZ COMUNICADOR DE LA ZONA	Plano medio	Entrevistado y Andrea	Cámara, trípode y micrófono
4	3-05-12	11:00		X	X		ENTREVISTA AL ALCALDE CLEMENTE TADAY	Plano medio	Entrevistado y Andrea	Cámara, trípode y micrófono

3.3.2 Producción

En esta parte se elaborará el video reportaje donde se hará uso de varias herramientas como: cámaras de fotos semiprofesionales, una filmadora Canon HD, trípode, micrófono y grabadora. Con estos instrumentos se realizará un producto de buena calidad que refleje la problemática que queremos demostrar. De igual manera en la grabación se plantea incluir técnicas de video, para luego proceder a la edición del producto donde se aplicará el guión detallado a continuación.

3.3.2.1 Edición

Para la edición del producto se usará el paquete de adobe cs5.5 como son:

Adobe premiere, audition, photoshop y el programa after effect todos pertenecientes al paquete cs5.5. El guion será adjuntado en anexos.⁸⁵

GUIÓN DE EDICIÓN:

LOGO DE LA PRODUCTORA

VIDEO EN NEGRO (MÚSICA DE FONDO)

INTRODUCCIÓN: VOZ EN OFF HISTORIADOR, CLARISA, ALFONSO, ANTONIO Y LUISA. CON IMÁGENES REPRESENTADO LO QUE DICEN

PRESENTACIÓN DEL NOMBRE DEL REPORTAJE "LA VERDAD DETRÁS DE LAS RIELES"

EXT. DÍA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ) SONIDO DE TREN ENTRANDO A ESTACIÓN

TOMA DE LAS RUEDAS DEL TREN.

PLANO DETALLE DE LAS RUEDAS DEL TREN TOMA DE LA LLEGADA DEL TREN A ALAUSÍ. TOMA DE LA LLEGADA DEL TREN

FOTOS EN BLANCO Y NEGRO DE ALAUSÍ EN LA ANTIGÜEDAD. CON MOVIMIENTO

VOZ EN OFF NARRADOR: REVIVIR SU HISTORIA ES ALGO QUE
HACE NACER DE NUEVO A UN PUEBLO QUE SE ENCUENTRA

⁸⁵ VER ANEXO GUIÓN DE EDICIÓN

PERDIDO ENTRE MONTAÑAS, AQUELLAS MONTAÑAS QUE
ESCONDE UN PASADO QUE ES JUSTO RECORDAR.
ALAUÍS FUE FUNDADA EN 1534 POR SEBASTIÁN DE
BENALCÁZAR. DURANTE EL PERIODO COLONIAL ESTA REGIÓN
FUE EL LUGAR DE IMPORTANTES OBRAJES QUE UTILIZARON LA
MANO INDÍGENA. EN 1699 UN TERREMOTO Y LA ERUPCIÓN DEL
CARIHUAIRAZO CAUSARON LA DESTRUCCIÓN DE ESTOS
TALLERES Y LA MUERTE DE MUCHOS TRABAJADORES
INDÍGENAS. ALAUÍS EXPERIMENTÓ SERIOS DAÑOS EN 1797, POR
EL TERREMOTO QUE TAMBIÉN DESTRUYÓ RIOBAMBA, LO QUE
CONSTITUYÓ EL GOLPE FINAL QUE SELLARÍA LA SUERTE DE LA
FABRICACIÓN DE TEXTILES DE LA ZONA.

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

LLEGADA DEL TREN A LA ESTACIÓN DE ALUZA

MOVIMIENTO DEL TREN.

VOZ EN OFF NARRADORA: HACE 103 AÑOS SE CONSTRUYÓ LA
MAJESTUOSA E INOLVIDABLE OBRA DEL FERROCARRIL, QUE
NO SOLO PERMITIÓ UN CAMBIO SOCIAL SINO MEJORÓ LA VIDA
ECONÓMICA DE UN PUEBLO, AQUEL PUEBLO PERDIDO ENTRE
LAS GRIETAS DE LOS ANDES.

TOMAS DE PAISAJE

EXT. DÍA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

TOMA DEL CIELO, CAYENDO LA NEBLINA.

VOZ EN OFF NARRADOR: HOY EN DÍA LA VERDAD SALE A LA
LUZ, EL FERROCARRIL NO GENERA NINGÚN INGRESO
ECONÓMICO PARA LA ZONA DE ALAUÍS. ASÍ ES COMO AFIRMAN
MORADORES Y COMERCIANTES DEL CANTÓN.

ENTREVISTA A CLARISA BOADA, LUIS BARRAGÁN Y CLARISA BOADA

TOMA DE LUGARES DE LA CIUDAD

ENTREVISTA A ANTONIO ORDÓÑEZ COMUNICADOR DE LA ZONA DE ALAUÍS

TOMAS DEL AMANECER CON GRAFICACIÓN DE TRABAJADORES

VOZ EN OFF NARRADORA: EL AMANECER TRAE CONSIGO UN
NUEVO DÍA DE SUEÑOS Y GRANDEZAS PARA LOS ALAUSEÑOS

QUE CON SU TRABAJO HONRADO Y DIGNO ESPERAN LLEVAR UN PLATO DE COMIDA A SU HOGAR. YA QUE EL FERROCARRIL HA ROTO ESOS ANHELOS DEL PASADO DONDE EL TREN PROPORCIONABA AQUELLOS RETRIBUCIONES ECONÓMICAS PARA EL DESARROLLO SUSTENTABLE DE UN PUEBLO. CON EL FERROCARRIL LLEGA A ALAUSÍ UN CAMBIO ECONÓMICO, CULTURAL; ESTE TARE CONSIGO AVANCES IMPRESIONANTES PARA LA ZONA.

TOMAS DEL RELOJ, LA IMPRENTA, ESTACIÓN EN LA NOCHE Y DE TURISTAS.

VOZ EN OFF NARRADORA: LLEGA EL RELOJ, LA IMPRENTA LA MISMA QUE FUNDA EL PRIMER PERIÓDICO, VIENDO LA NECESIDAD DE INFORMAR Y CONECTAR ALAUSÍ CON LA NACIÓN. ES ASÍ COMO ALAUSÍ INTENTA SOBREVIVIR A UN PRESENTE LLENO DE POSIBILIDADES, ESPERANZAS Y SUEÑOS QUE SE HAN PERDIDO CON EL DESPERTAR DE LOS DURMIENTES. HOY SOLO SIRVE DE PASO PARA EL TURISMO.

ALCALDE DEL CANTÓN CLEMENTE TADAY GRAFICADO CON LO QUE HABLA

TOMAS DE PAISAJE

VOZ EN OFF NARRADORA: PERO CON LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A ESTA ZONA, TRAJO EN 1899 UN INGRESO ECONÓMICO A LAS FAMILIAS, YA QUE LA MAYORÍA DE PEONES FUERON A TRABAJAR EN LA LÍNEA FÉRREA. Y NO SOLO PEONES SINO FAMILIAS COMPLETAS VIERON LA OPORTUNIDAD DE MEJORAR SUS INGRESOS.

HISTORIADOR GALO GARCÍA HABLANDO DEL FERROCARRIL Y LO QUE MEJORÓ CON SU LLEGADA, SE GRAFICA A LA FAMILIA MALDONADO

TOMAS DE PAISAJE EN EL RECORRIDO HACIA LA NARIZ DEL DIABLO Y HABITANTES DE LA ZONA BAILANDO

HOMERO BARRAGÁN HABLANDO DE SU PADRE CUANDO LABORABA EN EL FERROCARRIL

FOTOS DE LA NOCHE DE LA ESTACIÓN Y LA IGLESIA

TOMA DE LOS ESTUDIANTES ENTRANDO A CLASES EN LA ESCUELA SAN FRANCISCO DE SALES

VOZ EN OFF NARRADORA: ANTES DE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A ALAUSÍ, LLEGARON LAS HERMANAS

FRANCISCANAS A ESTABLECER EL PRIMER COLEGIO FEMENINO "SAN FRANCISCO DE SALES", EL CUAL ERA PARA NIÑAS DE UNA POSICIÓN MEDIA ALTA DEL CANTÓN; PERO EN 1906 GRACIAS AL FERROCARRIL LAS HERMANAS FRANCISCANAS QUE DIRIGÍAN LA INSTITUCIÓN EMPEZARON A ACEPTAR EN EL INTERNADO A ESTUDIANTES DE LA COSTA, YA QUE AQUELLAS NIÑAS, VIAJABAN A LA SIERRA PARA EVITAR CUALQUIER CONTAGIO DE ENFERMEDADES PRODUCIDAS POR EL MAL CLIMA QUE HACÍA EN LA COSTA EN LA ÉPOCA DE INVIERNO.

TOMA DE LA RIELES Y DEL TRABAJADOR EN EL TREN

VOZ EN OFF NARRADORA: ASÍ ES QUE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL TRAJÓ CONSIGO VARIOS PROBLEMAS, PERO LOS PEORES FUERON RELACIONADOS A LA MANO DE OBRA, ESTOS TERMINARON EN SEPTIEMBRE DE 1902 CUANDO LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN ALAUSÍ LLEGÓ A SU FIN.

HISTORIADOR HABLANDO DEL DESARROLLO COMERCIAL DE ALAUSÍ GRAFICADO CON TOMAS DE LOS COMERCIANTES QUE LLEGAN A LA PLAZA.

TOMAS DE COMERCIO EN ALAUSÍ

VOZ EN OFF NARRADORA: LA FORMACIÓN DE UN MERCADO INTERNO A TRAVÉS DE LA EXPANSIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE LA SIERRA Y EL MOVIMIENTO DE ESTOS PRODUCTOS HACIA LA COSTA, FUE FACILITADO POR EL FERROCARRIL.

TOMA PANORÁMICAS DEL SANTO Y DE ALAUSÍ Y DE LAS ENTIDADES BANCARIAS.

VOZ EN OFF NARRADORA: ALAUSÍ RESURGÍA DE LOS ANDES CON AYUDA DEL FERROCARRIL, ESE MOTOR DE ARRANQUE PARA EL DESARROLLO DE UN PUEBLO OLVIDADO EN GRIETAS Y VIEJOS CAMINOS.

LUISA VINUEZA HABLANDO DE CÓMO QUEDÓ EL PUEBLO CUANDO EL FERROCARRIL SE FUE

TOMAS DE FACHADAS DE CASAS ANTIGUAS QUE EVIDENCIA EL ABANDONO EN EL CANTÓN

TOMAS DEL PUEBLO Y DE BUSES INTERPROVINCIALES

VOZ EN OFF NARRADORA: CUANDO EL FERROCARRIL LLEGÓ A SU FIN EN ALAUSÍ MUCHAS FAMILIAS ABANDONARON EL

LUGAR Y MIGRARON PARA BUSCAR UNA MEJOR VIDA, LOS POCOS QUE QUEDARON QUISIERON SURGIR DE NUEVO PERO EL PROGRESO NO FUE IGUAL; SE ABRIÓ LA RUTA DE BUSES PARA TRATAR DE IMPULSAR EL TURISMO PERO NO CORRIERON CON ESA MISMA SUERTE, AQUEL PUEBLO COMERCIAL DEJABA DE EXISTIR.

XIMENA TADAY HABLA SOBRE LOS PROYECTOS QUE TIENEN PARA IMPULSAR EL TURISMO GRAFICANDO DE IGUAL MANERA LO QUE ELLA DICE

TOMAS DE LUGARES REPRESENTATIVOS DEL CANTÓN

TOMAS DE JUEGOS PIROTÉCNICOS Y BANDA MUNICIPAL, MONUMENTO DE TOROS

VOZ EN OFF NARRADORA: UNA VEZ AL AÑO EN EL MES DE JUNIO ALAUSÍ SUENA AL RITMO DE BOMBOS Y PLATILLOS, EL CANTÓN RECUPERA TODA LA ESPERANZA DE VOLVER A SER ESE PUEBLO PRODUCTOR DE INGRESOS ECONÓMICOS PARA LOS CIUDADANOS.

TOMA DE RIELES Y TREN DESAPARECIENDO

CRÉDITOS EN MEDIO DE LA RIELES.⁸⁶

3.3.3 Postproducción

En esta parte final del informe se concretará la manera precisa para la difusión del producto audiovisual; la difusión se gestionará a través del Municipio para la proyección en los establecimientos educativos de la zona y, en los espacios públicos, a los moradores de la localidad, con el fin de difundir los conocimientos recogidos y exponer la verdad que nadie sabía sobre el ferrocarril con su rehabilitación, pero también se pretenderá concientizar a los habitantes llevándoles a reflexionar que hay otras maneras de generar ingresos para la zona.

⁸⁶ SE ADJUNTA GUIÓN CON TIEMPOS

3.2.3.1 Difusión del video

La difusión del video reportaje se hará una vez que el señor Clemente Taday, Alcalde de Alausí, autorice su difusión en los lugares antes mencionados, por eso, aún no hay una fecha exacta para la proyección de video reportaje titulado **“LA VERDAD DETRÁS DE LAS RIELES”**. Para esta difusión se pretende elaborar hojas volantes impresas a color, afiches impresos en formato A3, ambos en papel couche, y se pretende pedir el apoyo a las radios que existen en el cantón para poder promociona la difusión del video.⁸⁷

⁸⁷ VER ANEXO AFICHE PROMOCIONAL

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

El cantón Alausí en la actualidad no obtiene ingresos del turismo que se genera con la rehabilitación del ferrocarril. El mismo ha desfavorecido y desmotivado a la comunidad, que en un inicio pensó que haría renacer la economía de un pueblo olvidado, que en su pasado fue un punto importante de intercambio de productos y de comunicación para varias comunidades ecuatorianas.

Muchos moradores se muestran inconformes ante esta situación, y manifiestan que sus ingresos se dan por parte de los migrantes y de negocios propios. Mientras las autoridades del Cantón no pueden intervenir ya que el Estado maneja tanto el turismo e ingresos del ferrocarril.

Para que Alausí empiece a fortalecerse económicamente el Alcalde conjuntamente con ITuris (centro de información turística de la zona), están implementando paquetes turísticos con atractivos del lugar, y no solo el ferrocarril, para esto los propios moradores formarán parte del proyecto, incrementando ganancias de distintas formas.

Por otro lado los que creen que el ferrocarril puede ser la única fuente de ingresos, sugieren que el Municipio capte más turistas realizando espectáculos culturales para de esta forma captar la atención de los visitantes y lograr que estos se queden más tiempo.

Las fiestas de San Pedro, en el mes de junio traen a turistas nacionales y extranjeros, única fuente de ingresos que equipara la falta del mismo durante todo el año. Pero no todos piensan que con las fiestas de “SAN PEDRO”, pueden solucionarse los problemas económicos, a duras penas pueden ayudar en esa época, de ahí en adelante Alausí se pierde entre las montañas y espera que el otro año vuelva su racha económica gracias a las fiestas.

4.2 RECOMENDACIONES

La falta de atención por las autoridades del cantón en hacer conocer Alausí a turistas nacionales y extranjeros, ha hecho que sea un punto de paso solo por el ferrocarril dejando de lado los otros sitios turísticos que poseen. Tanto el Alcalde como el centro turístico T Turis deben promover cada uno de los lugares para que con ello se reactive la economía del cantón, haciendo partícipes a los pobladores y que los mismos generen su propia economía sin la necesidad de desplazarse a las grandes ciudades como Quito, Guayaquil y Cuenca.

La agricultura, el turismo y las remesas de los migrantes son las principales fuentes de ingresos que tiene el cantón, se debe desarrollarlas y poner más atención, ya que al presentarse inconformidades cambian las estrategias de incremento de la economía. La agricultura desarrollarla para distribuirla en todo el país y explotarla en igual cantidades o en mayor a comparación del turismo.

Las campañas turísticas realizadas son exclusivas para el ferrocarril y las fiestas de San Pedro, sin embargo estas deberían formar parte de paquetes turísticos que incluyan a todos los atractivos naturales, patrimoniales y culturales que posee el cantón.

Al cantón Alausí falta explotarlo y el Municipio y demás autoridades, no solo de la zona sino de todo el país, deben estudiar las formas en que estas se desarrollen para el bienestar de un pueblo que en el pasado fue una de las zonas de mayor producción e intercambio comercial entre las dos principales ciudades del país.

CAPÍTULO V BIBLIOGRAFÍA

5.1 BIBLIOGRAFÍA

- ARCHIVO, Revista del Cincuentario del ferrocarril del sur. Duran-Ecuador, 2005
- BARBERO, Jesús, “La educación desde la comunicación”. México: Gustavo Gili. 2002.
- BARBERO, Jesús, “De los Medios a las Mediaciones”. Comunicación, cultura y hegemonía. México, Ed. G. Massmedia, 1991
- BATESON, Birdwhistell, GOFFMAN, Hall, Jackson, et al., La nueva comunicación. Selección de Yves Winkin Ed. Kairos. Barcelona, España.
- CLARK, Kim; “La Obra redentora, El ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930”, edición N° 19: año 2004.
- DE LA CRUZ, Carlos; “Historia del cantón Alausí MICELÁNEA”; Riobamba 1996.
- DÍAZ. Javier NOCI Y SALAVERRÍA. Ramón, “Manual de Redacción Ciberperiodística”, Editorial Ariel, 2003
- EMPRESA DE FERROCARRILES ECUATORIANOS; “El Ferrocarril Ecuatoriano Patrimonio de su Pueblo”, Quito 2009.
- EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO; revista “Nariz del Diablo”, publicación N°36, año 1966
- FERNÁNDEZ, Edgar. “La Producción de Reportajes y Documentales en Televisión”. 1994
- FERRÉS. Joan, “Vídeo y educación” Buenos Aires; Editorial Paidós, 1992
- FONSECA. María Del Socorro, “Comunicación oral: Fundamentos y práctica estratégica”, Pearson Educación, 2005
- GERALD. Millerson; “Manual de producción de video”, 4 Edición, Editora Thomson Paraninfo, Madrid, 1995.
- GÓMEZ. Juan Pedro, “El Cine una Guía de Iniciación”. Madrid, EDITUM, 2002
- HARMAN, Elizabeth y ROBINSON, Katharine; “El ferrocarril en el cielo” CODEU Quito 2007.
- HERRERA, Ángel; “Alausí retrato histórico de un pueblo”, Municipalidad de San Pedro de Alausí, 2001.
- JURGEN Ruesch y GREGORY Bateson, Communication, The social matrix of the psychiatry, Nueva York, Ed. Norton. 1951

KYLE, Macrae; “Manual de video digital”, Editorial CEAC, 2000

LLORENS. Vicente; “Fundamentos tecnológicos de video y televisión”, 2 Edición, Ediciones Paidós, Barcelona, 1992.

PARRATT, Sonia, “Introducción al reportaje: Antecedentes, actualidad y perspectivas” 2003

RENDÓN, Arévalo; “ El Video Como Herramienta De Aprendizaje”, Editorial: ELALEPH.

RODRÍGUEZ. Pepe; Periodismo de investigación, Ediciones Paidós, Madrid, 1994.

ROJAS, & BRAVO; “Nuestro Ferrocarril, Pasado, Presente, Futuro”, ENFE Quito 1992.

SERRANO, Manuel. “Teoría de la Comunicación” Madrid, UCM, 1982

WEAKLAND, J. “Somatique familiale: une marge negligé”, en Watzlawick, P. y Weakland, J. 1977

5.2 PÁGINAS WEB

- <http://www.eltiempo.com.ec/noticias-cuenca/60353-ferrocarril-de-alausa-es-inaugurado-oficialmente/> 26/5/12
- <http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec/> 28/5/12
- <http://ministeriopatrimonio.ezn.ec/es/inicio/noticias/2011/febrero-2011/1208-ferrocarriles-del-ecuador-se-reinaugura-tramo-alausi-sibambambe> 26/4/12
- http://www.viajandox.com/chimborazo/chimborazo_alausi.htm 10/6/12
- http://www.visitaecuador.com/index.php?hasta=240&codi_seccion=0&cod_seccion=5&codigo=3R94rLtY 14/7/12
- http://www.youtube.com/watch?v=JhOwZgu_dzE 18/7/12
- <http://www.youtube.com/watch?v=QhOLwpi21XI&NR=1&feature=endscreen> 24/5/12
- http://www.youtube.com/watch?v=d_SuqTNF3tI 19/7/12

ANEXOS

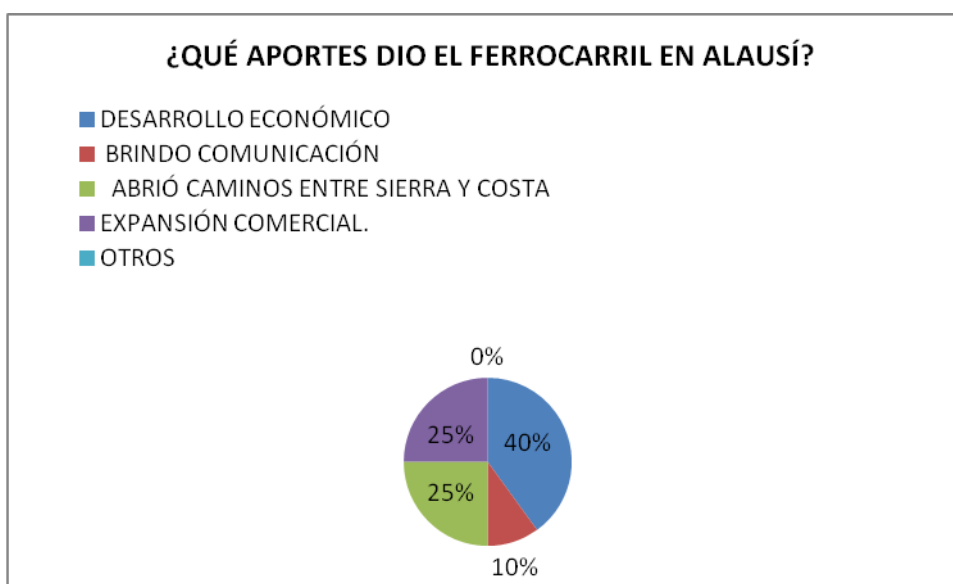
ANEXO 1

DIAGNÓSTICO DE LAS ENCUESTAS

ENCUESTA:

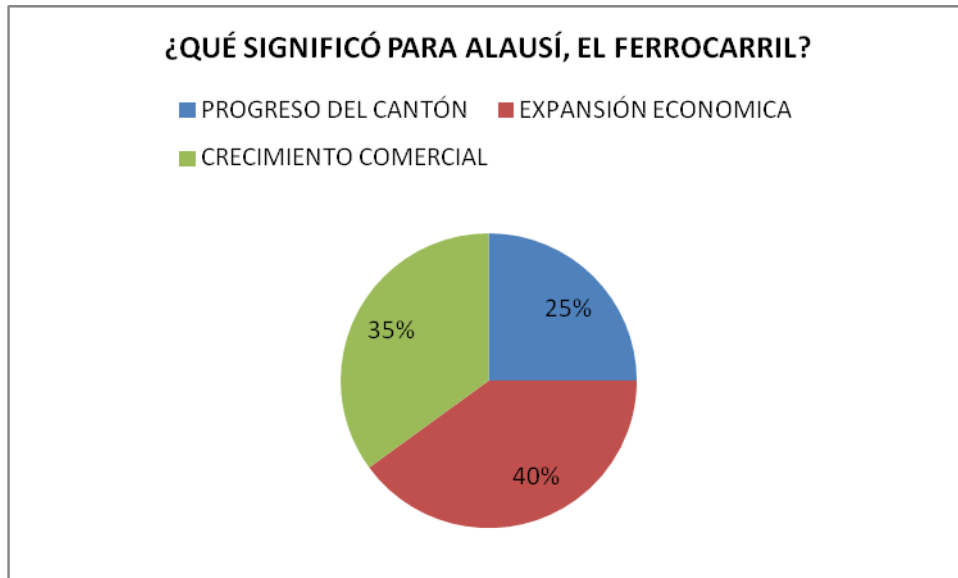
1. ¿Qué aportes dio el ferrocarril en Alausí?

- desarrollo económico
- brindo comunicación
- abrió caminos entre sierra y costa
- expansión comercial. otros _____



La respuesta a esta pregunta se puede evidenciar que el 40% de los encuestados coinciden en que el mayor beneficio que dio el ferrocarril fue el desarrollo económico de su pueblo. Seguido por la expansión comercial con el 25% y con el mismo porcentaje está la idea de que con el ferrocarril se abrió caminos entre la sierra y la costa, facilitando la comercialización de productos. El 10 % de los encuestados afirman que con el ferrocarril se brindó mayor comunicación es decir una conexión. Por último nadie contestó otros aportes del ferrocarril.

2. ¿QUÉ SIGNIFICÓ PARA ALAUSÍ, EL FERROCARRIL?



Para el 40% de los encuestados el ferrocarril significó para Alausí la expansión económica y el desarrollo del pueblo en cambio el 35% cree que el ferrocarril trajo un crecimiento comercial impresionante para todos los habitantes, ya que con el ferrocarril se facilitó la comercialización de su productos, pero el 25% afirma que el ferrocarril para el cantón fue su progreso, es decir, el ferrocarril ayudó al progreso de un cantón olvidado entre rieles y viejos caminos.

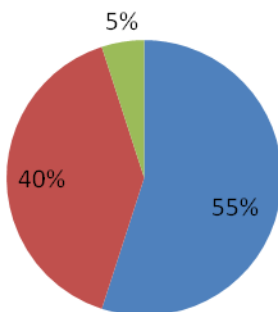
3. ¿Cómo habitante del Cantón Alausí, conoce la verdadera causa del desarrollo económico del mismo?

Si _____

No_____

¿CÓMO HABITANTE DEL CANTÓN ALAUSÍ, CONOCE LA VERDADERA CAUSA DEL DESARROLLO ECONÓMICO DEL MISMO?

■ SÍ ■ NO ■ NO RESPONDIÓ

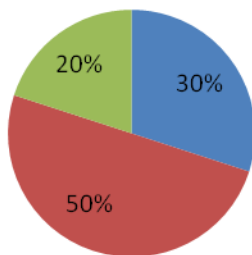


El 55% de los encuestados dicen que si conocen la verdadera causa del desarrollo económico del catón, mientras que el 40% afirma no conocer del todo la verdadera causa y el 5 % no respondieron la pregunta.

4. ¿Sabe si alguna institución ha realizado una investigación sobre el ferrocarril?
Si _____ no _____ tal vez _____

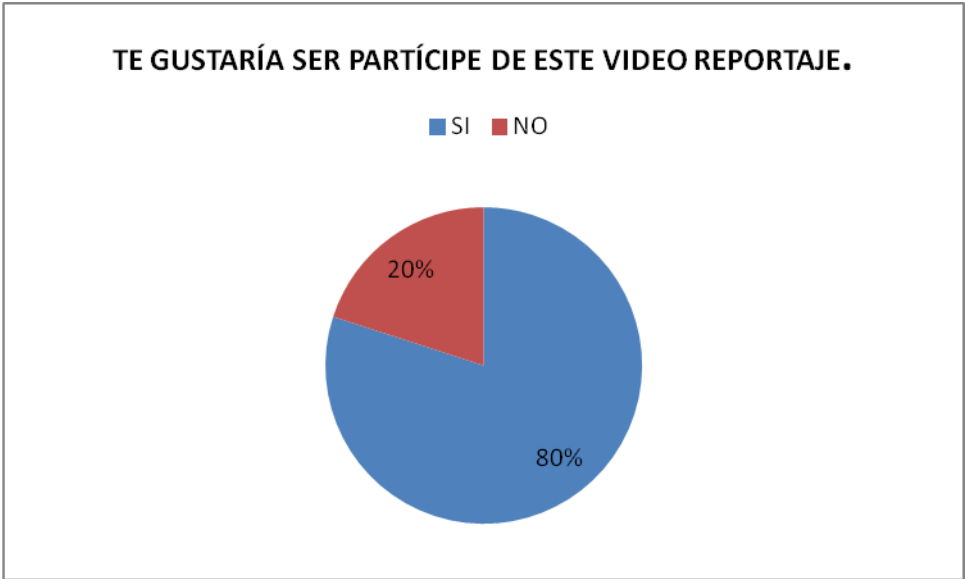
¿SABE SI ALGUNA INSTITUCIÓN HA REALIZADO UNA INVESTIGACIÓN SOBRE EL FERROCARRIL?

■ SI ■ NO ■ TAL VEZ



De todos los encuestados el 50% dicen no tener conocimiento sobre si alguna institución están realizando una investigación sobre el ferrocarril, el 30% de ellos dicen que si conocen de alguna institución que está realizando la investigación y el 20% contestaron tal vez, dicen no estar seguros.

5. Te gustaría ser partícipe de este video reportaje.
Si _____ no _____



El 80 % de los encuestados dicen que sí quieren participar en el video reportaje, pero el 20% dijeron que no porque no les gusta salir en la televisión ni ser filmados, que pueden ayudar con cualquier información pero fuera de cámaras.

6. ¿Sabes qué es un video reportaje?

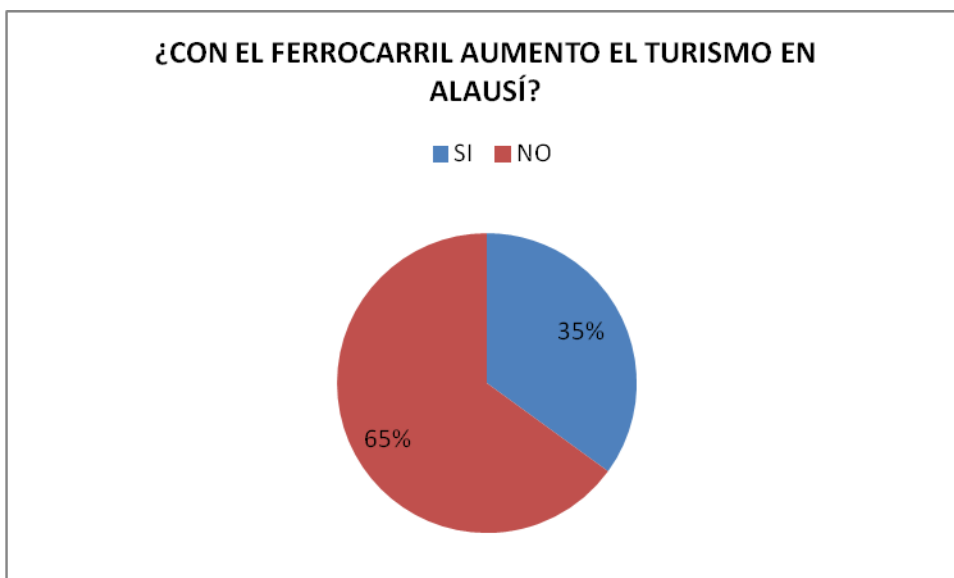
Si _____ no _____ tal vez _____ no conoce _____



El 53% de los encuestados afirman saber qué es un video reportaje, el 19 % dice no saber que es un video reportaje y el 14% de los consultados dicen tal vez y no conocer qué es un video reportaje.

7. ¿Con el ferrocarril aumento el turismo en Alausí?

Si _____ No _____



El 65% de los encuestados dicen que con el ferrocarril no ha aumentado el turismo en la zona, ya que dicen que los paquetes turísticos ya vienen elaborados desde las grandes ciudades, pero el 35% dice que si hay más turistas con la rehabilitación del ferrocarril.

ANEXO 2

GUIÓN CON TIEMPOS

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA DEL SANTO DE FRENTE DESDE LA CARRETERA
DESDE 00:02 HASTA 00:44

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA PANORÁMICA DE LA CIUDAD CON EL SANTO DE FRENTE COMO DANDO, GRABADA DESDE LA GASOLINERA.
DESDE 00:00 HASTA 00:04

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA DE LA PLAZA DONDE SE COMERCIALIZAN LOS DÍAS DOMINGOS.
TOMADA DESDE LA CARRETERA
DESDE 00:01 HASTA 00:03

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA DE LAS CASA ANTIGUA, FACHADA. DESDE ARRIBA LA CARRETERA.
DESDE 00:02 HASTA 00:05

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

PANEO DE LA PARTE FRONTAL DEL CANTÓN, DESDE LA GASOLINERA.

DESDE 00:00 HASTA 00:28

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

ALUASI TOMADA DESDE LA CARRETERA.

DESDE 00:00 HASTA 00:12

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA DE PANORÁMICA DESDE ARRIBA DE ALAUSÍ ANTIGUO. Ó SEA CASAS YA DETERIORADAS.

DESDE 00:00 HASTA 00:11

EXT. TARDE (GASOLINERA EN LA CARRETERA ANTES DE ENTRAR A ALAUSÍ)

TOMA DEL SANTO A LO LEJOS, COMO QUE DA LA BIENVENIDA A LOS QUE ENTRA ALAUSI, TOMADA DESDE LA CARRETERA.

DESDE 00:03 HASTA 00:08

EXT. ATARDECER (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DEL MONUMENTO DE ELOY ALFARO

DESDE 00:19 HASTA 00:24

EXT. ATARDECER (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LAS FACHADAS DE LOS PRINCIPALES ENTIDADES BANCARIAS.

BANCO DEL FOMENTO

DESDE 00:00 HASTA 00:05

GUAYAQUIL

DESDE 00:02 HASTA 00:06

PICHINCHA

DESDE 00:00 HASTA 00:08

COOPERATIVA PACIFICO

DESDE 00:00 HASTA 00:10

COOPERATIVA RIOBAMBA.

DESDE 00:00 HASTA 00:05

EXT. ATARDECER (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LA FACHADA DE LA FABRICA DISENSA.

DESDE 00:00 HASTA 00:12

EXT. TARDE (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO Y
RICAURTE)

FACHADA MUNICIPALIDAD.

DESDE 00:02 HASTA 00:05

EXT. DIA (CALLE ESTEBAN OROZCO Y ANTONIO MORAS)

FACHADA DEL IEES.

DESDE 00:02 HASTA 00:07

EXT. DIA (CALLE PABLO J. DÁVILA)

FACHADA DEL HOSPITAL DE ALAUSI, (CENTRO DE SALUD)

DESDE 00:02 HASTA 00:10

EXT. DIA (CALLE DE LA PLAZA DE INTERCAMBIO DE PRODUCTOS)

MONUMENTO DE LOS NIÑOS QUE QUEDA AFUERA DEL HOSPITAL DE
ALAUSÍ.

DESDE 00:30 HASTA 00:35

INT. TARDE (DESPACHO DEL ALCALDE)

ENTREVISTA ALCALDE:

ANDREA. ¿USTED CREE QUE EL FERROCARRIL EN SUS INICIOS TRAJÓ?

ALGUNA MEJORA ECONÓMICA PARA LA ZONA? DE QUE NIVEL.

Desde 00:40 hasta 01:01

ALCALDE. Al momento que ingreso el Ferrocarril empezó a crear Económicamente en el
área social Porque se unificaron pueblos, Comerciantes, turistas y de muchas Formas,
empezaron de muchas formas Para empezar a encaminar este proyecto.

ANDREA. ¿LA MUNICIPALIDAD ESTÁ HACIENDO ALGO PARA MEJORAR EL
INGRESO ECONÓMICO A LA ZONA?

Desde 06:20 hasta 07:44

ALCALDE. Hemos tratado de empezar a armar unas propuestas en la cual hemos
mencionado que el usuario el turista, no puede venir a lo mejor con más familia, a penas
Vendrá si yo tengo 100 dólares, ya no puedo venir con más de cinco personas porque
cuesta a 20 dólares y a lo mejor con los coches nuevos eso va a costar sobre 30 a 35

dólares. Entonces si nos ha tratado lo que es la demanda, no tener muchos turistas; pero a lo mejor con los turistas extranjeros o las personas que estén en posibilidades de hacerlo. El objetivo nuestro es empezar a generar otras propuestas y proyectos para que no sea solo el tren sino también sea otro medio para poder enriquecer el sector que se va a visitar que es la Nariz del Diablo, ofrecer la cultura estrategias que ha presentado las comunidades en este sector. Estamos planificando para entregar el recurso natural que nos ha dado acá y eso también determinar como un sector turístico y decir que esto no se convierta solo por una vía sino que se amplié, en la oferta y la demanda podamos determinar nosotros bajar costos.

ANDREA. ¿CON LA REINTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL A LA ZONA, CREE USTEDHA TRAÍDO INGRESOS DE ALGUNA CLASE PARA EL CANTÓN?

Desde 07:50 hasta 08:24

ALCALDE. Para Alausí el ferrocarril este momento no nos tiene con mucha visión, porque ya observaron en que les apoyo. Este momento nada más esperamos armar en conjunto una propuesta, trabajar con una decisión y objetivos claros como es, el turismo, si es factible apoyar en el área cultural con las artesanías, esas son las partes que estamos en momento de llenos apoyando y sobre todo en el ámbito de educación.

ANDREA. ¿CON AYUDA DE QUE INSTITUCIONES PIENSAN FORTALECER ESTOS INGRESOS?

Desde 10:03 hasta 10:24

ALCALDE Alausí además de ser un cantón de los cinco patrimonios, ofrece su historia, trayectoria. Hombres que lucharon, buscaron el mejor mecanismo para ofrecer mucho a esto. Por eso hablamos nosotros del cantón de los cinco patrimonios.

Desde 10:43 hasta 11:37

Alausí al nacer no tuvo la oportunidad de decir, bueno esto es un pueblo pequeño que represento y acogió a muchas autoridades del país, y de Bolivia, Colombia y Perú. Alausí fue un espacio en donde entro autoridades ingreso a trabajar también a hacer coordinaciones. Entonces Alausí fue historia y termino acá la superintendencia de policías, que existen solo en dos cantones a nivel nacional, en Santo Domingo de los Colorados y Alausí. Creo que eran por historia y porque tenían derecho a recibir estos cargos, por luchar por su cantón.

INT. DIA (OFICINA DE I´TURIS) ENTREVISTA A XIMENA TADAY MAYRA.
¿CONSIDERA QUE ALAUSÍ NECESITA UNA MEJOR PROMOCIÓN TURÍSTICA?

Desde 00:01 hasta 00:48

XIMENA. Realizar paquetes turísticos, lo que les ayudamos en sí, a las operadoras, agencias de viaje locales, les ayudamos con la parte técnica, pero el municipio trabaja sin fines de lucro y no puede operar, no puede hacer costo alguno. Contamos con un centro de información turística, se les informa a los turistas, donde se les da a conocer toda la información general que tiene el Cantón, las alternativas de visita, sin costo alguno.

MAYRA. ¿CONSIDERA QUE LOS COSTOS DEL PASAJE EN TREN SON MUY ELEVADOS?

Desde 01:29 hasta 02:30

XIMENA. En comparación de otros países, se puede decir que el costo es muy bueno. Los coches panorámicos que se realicen el lanzamiento e inauguración la semana pasada, pero relativamente son bajos. 25 dólares el panorámicos con las nuevas rehabilitación que se realice, y en los coches normales se está trabajando con 20 dólares, esta aplicado para turistas nacionales y extranjero

MAYRA. ¿CUALES SERIA SUS ALTERNATIVAS PUBLICITARIAS PARA LA PROMOCIÓN DE LA MISMA?

Desde 03:33 hasta 04:20

XIMENA. Actualmente estamos trabajando con la realización de algunos corredores turísticos, principalmente urbanos con el fin de dinamizar la economía. En todo lo que concierne la matriz y adicional a ello estamos realizando también un proyecto, que se dará inicio a la ejecución a partir del 25 de Mayo, que son las noches culturales con el fin de captar clientes y hacer que ellos se queden el fin de semana, y puedan hacer uso de los servicios que tiene el cantón. Con el fin de hacer una conexión hacia los otros atractivos que tenemos en las comunidades, directamente el potencial que tenemos es en las parroquias rurales.

MAYRA. ¿CUALES SON LOS HORARIOS EN LOS QUE OPERAN EL TREN?

Es de martes a domingos, en tres horarios de 8:00 am, 11 del día, y 3 pm. El recorrido dura dos horas y media, tienen derecho al pasaje, a una guianza, observación de una danza que

les espera en la estación de Pistisi, y visita a un centro de interpretación CONDOR PUNUNA.

EXT. DIA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA PANORÁMICA DE LA AVENIDA PRINCIPAL DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL.

DESDE 00:12 HASTA 00:26

EXT. DIA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA DE LA FACHADA DEL HOTEL EUROPA.

DESDE 00:00 HASTA 00:04

EXT. DIA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA DE LAS MONTAÑAS VERDES.DESDE EL HOTEL

DESDE 00:34 HASTA 00:40

EXT. DIA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA PANORÁMICA DEL PAISAJE QUE RODEA AL CANTÓN, TOMADA DESDE EL HOTEL.

DESDE 00:00 HASTA 00:08

EXT. DIA (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)

TOMA DEL PAISAJE CON CASAS.

DESDE 00:22 HASTA 00:58

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

TOMA DEL TREN PARADO EN LA ESTACIÓN.

DESDE 00:16 HASTA 00:28

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA ESTACIÓN, CORREDOR DE EMBARQUE.

DESDE 00:42 HASTA 00:51

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

TOMA DE LAS RUEDAS DEL TREN.

DESDE 00:00 HASTA 00:06

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

PLANO DETALLE DE LAS RUEDAS DEL TREN.

DESDE 00:00 HASTA 00:10

EXT. DIA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

CALLE FRENTE A LA ESTACIÓN.

DESDE 00:00 HASTA 00:03

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA PANORÁMICA DE LA AVENIDA PRINCIPAL.

DESDE 00:00 HASTA 00:11

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

PLANO GENERAL DE GENTE CAMINANDO

DESDE 00:00 HASTA 00:11

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL CANTÓN.

DESDE 00:00 HASTA 00:06

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LOS LUSTRA BOTAS.

DESDE 00:00 HASTA 00:04

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LA IGLESIA SITUADA EN LA AVENIDA PRINCIPAL (IGLESIA
CORAZÓN DE JESÚS)

DESDE 00:40 HASTA 00:55

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LA ESTACIÓN DE BOMBEROS DE ALAUSÍ

DESDE 00:00 HASTA 00:07

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DE LOCALES COMERCIALES

DESDE 00:00 HASTA 00:09

EXT. DIA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

TOMA DEL CIELO, CAYENDO LA NEBLINA.

DESDE 00:00 HASTA 00:01:56

EXT. DIA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

TOMA DE LA SEÑORA QUE VENDE CHOCHOS FUERA DE LA ESTACIÓN,
AHÍ SE PUEDE VER COMO LOS TURISTAS CONSUMEN ESTE PRODUCTO.

DESDE 00:00 HASTA 00:11

EXT. DIA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

TOMA DEL RELOJ DEL CANTÓN

DESDE 00:05 HASTA 00:10

EXT. DIA (CALLE DE LA ESTACIÓN)

FACHADAS DE LAS CASAS ANTIGUAS DE ALAUSÍ

DESDE 00:00 HASTA 00:06

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA ESPERA DEL ARRIBO DEL TREN.

DESDE 00:00 HASTA 00:58

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

GENTE LLEGANDO A LA ESTACIÓN PARA VIAJAR HACIA LA NARIZ DEL
DIABLO

DESDE 00:00 HASTA 00:08

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

TURISTAS VIENDO LA ENTRADA DEL TREN A LA ESTACIÓN DEL TREN.

DESDE 00:00 HASTA 00:10

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

TOMA DE LA LLEGADA DEL TREN A ALAUSÍ.

DESDE 00:02:12 HASTA 00:02:33

EXT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

GENTE ESPERANDO PARA SUBIR AL TREN.

DESDE 00:00 HASTA 00:06

DESDE 00:00 HASTA 00:22

INT. DIA (ESTACIÓN DE ALAUSÍ)

GENTE EN LA PLAZA COMERCIAL DE LA ESTACIÓN DE TREN ALAUSÍ

DESDE 00:00 HASTA 00:15

EXT. TARDE (DESDE ADENTRO DEL TREN VIAJE)

TOMAS DE LOS PAISAJES MEDIANTE SE VIAJA HACIA LA NARIZ DEL
DIABLO.

DESDE 00:03 HASTA 00:10

DESDE 00:00 HASTA 00:14

DESDE 00:06 HASTA 00:12

DESDE 00:28 HASTA 00:31

EXT. TARDE (DESDE AFUERA, CUANDO EL TREN HAGA PARADA PARA CAMBIAR DE DIRECCIÓN LA MAQUINA)

TOMA DE LA NARIZ DEL DIABLO, EN LA PARADA ANTES DE LLEGAR A LA ESTACIÓN DE SIBAMBE.

DESDE 00:00 HASTA 00:18

EXT. TARDE (DESDE EL TREN EN MOVIMIENTO, EN LA PARTE DE AFUERA, Ó SEA DESDE UN BARANDAL)

TOMA DE LAS RIELES EN MOVIMIENTO ANTES DE LLEGAR A LA ESTACIÓN DE SIBAMBE.

DESDE 00:00 HASTA 00:25

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

GENTE DESEMBARCÁNDOSE DEL TREN AL LLEGAR A LA ESTACIÓN DE SIBAMBE

DESDE 00:05 HASTA 00:50

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

HABITANTES DE LA COMUNIDAD DE SIBAMBE RECIBEN A LOS TURISTAS CON UNA DANZA.

DESDE 00:10 HASTA 00:50

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

MOVIMIENTO DEL TREN.

DESDE 00:00 HASTA 00:03

EXT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

REGRESO DEL TREN

DESDE 00:23 HASTA 00:25

INT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)

TURISTAS BAILANDO CON LOS DE LA COMUNIDAD EN LA PLAZA COMERCIAL DE LA ESTACIÓN.

DESDE 00:00 HASTA 00:02:23

INT. TARDE (ESTACIÓN DE SIBAMBE)
TOMA DEL MUSEO DE LA NARIZ DEL DIABLO.
DESDE 00:00 HASTA 00:08

EXT. NOCHE (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)
TOMA DEL SANTO EN AL NOCHE.
DESDE 00:06 HASTA 00:09

EXT. NOCHE (DESDE LA TERRAZA DEL HOTEL SAN PEDRO)
TOMA PANORÁMICA DEL LA PRINCIPAL AVENIDA EN LA NOCHE
DESDE 00:00 HASTA 00:01:00

EXT. NOCHE (DESDE EL PARQUE CENTRAL)
TOMA DE LA IGLESIA Y SUS ALREDEDORES ILUMINADOS.
DESDE 00:11 HASTA 00:22

EXT. NOCHE (DESDE EL PARQUE CENTRAL)
TOMA DE LA FACHADA DE LA IGLESIA.
DESDE 00:00 HASTA 00:08

EXT. NOCHE (DESDE EL PARQUE CENTRAL)
PLANO DETALLE DE LA PARTE SUPERIOR DE LA IGLESIA.
DESDE 00:00 HASTA 00:09

EXT. NOCHE (EN LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL)
TOMA DEL TREN PARADO EN LA ESTACIÓN EN LA NOCHE.
DESDE 00:15 HASTA 00:23

EXT. NOCHE (EN LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL)
TOMA DE LA ESTACIÓN EN LA NOCHE.
DESDE 00:00 HASTA 00:20

EXT. NOCHE (EN LA PLAZA DE ALADO DE LA ESTACIÓN)
TOMA DE LA PLAZA ILUMINADA.
DESDE 00:00 HASTA 00:33

EXT. AMANECER (LOMA DE LLUGLLI)
TOMA DEL AMANECER, DESDE LA 4 DE LA MAÑANA HASTA LAS 6:30.
DESDE 00:10:20 HASTA 00:60:25(EN CÁMARA RÁPIDA)

EXT. DIA (CALLE DE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMA DEL SEÑOR HACIENDO AGUAS. FUERA DE LA ESTACIÓN DE BUSES
INTEPROVINCIALES.

DESDE 00:04 HASTA 00:24

EXT. DIA (CALLE GARCÍA MORENO)

TOMA DE LAS FACHADAS DE CASAS ANTIGUAS

DESDE 00:00 HASTA 00:04

DESDE 00:02 HASTA 00:05

DESDE 00:00 HASTA 00:10

DESDE 00:00 HASTA 00:05

DESDE 00:00 HASTA 00:04

DESDE 00:00 HASTA 00:06

EXT. DIA (PLAZA CENTRAL DE ALAUSI)

TOMA DE LA FACHADA DEL CENTRO MÉDICO DE LA POLICÍA

DESDE 00:00 HASTA 00:05

EXT. DIA (PLAZA CENTRAL DE ALAUSI)

TOMA DE LA ESTATUA DE LA LIBERTAD QUE ESTA UBICADA EN EL
CENTRO DEL PARQUE.

DESDE 00:00 HASTA 00:05

EXT. DIA (CALLE MALDONADO)

TOMA DE LOS NIÑOS ANTES DE ENTRAR A CLASES COMPRANDO DULCES
Y JUGUETES EN LA PUERTA DE LA ESCUELA.

DESDE 00:10 HASTA 00:13

DESDE 00:10 HASTA 00:12

EXT. DIA (CALLE MALDONADO)

FACHADA DE LA CAPILLA Y DE LA ESCUELA SAN FRANCISCO DE
SALES.

DESDE 00:00 HASTA 00:05

EXT. DIA (CALLE MALDONADO)

PLANO DETALLE DE LA ESCUELA SAN FRANCISCO DE SALES

DESDE 00:00 HASTA 00:04

EXT. DIA (CALLE MALDONADO)

PLANO DETALLE DE LA ESCUELA VICENTE FERRER

DESDE 00:00 HASTA 00:05

EXT. DIA (CALLE MALDONADO)

PLANO DETALLE DE LA ESCUELA ISIDRO NARVAEZ

DESDE 00:00 HASTA 00:06

EXT. DIA (CALLE ABDÓN CALDERÓN)

TOMA DE LA FACHADA DE LA ESCUELA DE FORMACIÓN DE LA POLICÍA.

DESDE 00:03 HASTA 00:07

EXT. DIA (ELOY ALFARO Y URUGUAY)

TOMA DEL PUENTE NEGRO

DESDE 00:00 HASTA 00:15

EXT. NOCHE (DESDE LA AVENIDA PRINCIPAL 5 DE JUNIO)

TOMAS DE LA BANDA MUNICIPAL DE ALAUSÍ, NOCHES CULTURALES

DESDE 00:00 HASTA 00:55

EXT. DIA (DESDE LA LOMA DE LLUGLLI)

PLANO DETALLE DEL SANTO

DESDE 00:00 HASTA 00:04

EXT. DIA (DESDE LA LOMA DE LLUGLLI)

TOMA PANORÁMICA DE LA CIUDAD DESDE LA LOMA.

DESDE 00:03 HASTA 00:11

INT. TARDE (HOTEL SAN PEDRO)

ENTREVISTA A LA DUEÑA DEL HOTEL SAN PEDRO, LUISA VINUEZA

MAYRA. ¿CREE USTED QUE EL FERROCARRIL SÍ AYUDÓ A ALAUSÍ A SU DESARROLLO ECONÓMICO?

Desde 0.24 hasta 0.47

LUISA. Como no va a dar ayuda el ferrocarril, me acuerdo de niña que este cantón era el más movido por todos los turistas que venían de la costa y de la sierra. Cuando se desapareció el ferrocarril, el cantón quedo triste, ahora nuevamente estamos recuperando el turismo con el ferrocarril.

MAYRA. ¿LA REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL SI HA MEJORADO EL TURISMO DE LA ZONA?

Desde 0.58 hasta 01:11

LUISA. Para los dueños de hoteles, restaurantes, y el pueblo en sí, porque todos cuando hay turismo, todo mundo se beneficia desde el lustrador de zapatos, el vendedor informal hasta los dueños de hoteles y restaurantes.

MAYRA. ¿SEGÚN SU PERSPECTIVA, CREE QUE LAS AUTORIDADES DE LA ZONA SI HACEN CAMPAÑAS TURÍSTICAS, PARA LA PROMOCIÓN DEL LUGAR?

Desde 02:00 hasta 02:12

LUISA. Si, realizan campanas por eso hay el departamento de turismo, quienes convocan a capacitaciones para dar un buen servicio a los turistas.

MAYRA. ¿QUÉ DEBERÍA IMPLEMENTAR LA MUNICIPALIDAD PARA AYUDAR A MEJOR EL INGRESO ECONÓMICO DE LA ZONA?

Desde 02:21 hasta 02:31

LUISA. La municipalidad debe preocuparse de arreglar todos los espacios turísticos, de mejorar al ciento por ciento, porque eso es lo que hace falta.

MAYRA. ¿EL PASAJE DEL FERROCARRIL ES ELEVADO PARA LOS TURISTAS NACIONALES?

Desde 02:52 hasta 03:08

LUISA. Analizando lo que se paga en otros países, yo pienso que si está bien y la gente se va a acostumbrar o como pueden seguir manteniendo la empresa que han invertido tantos millones.

INT. TARDE (DENTRO DEL RESTAURANTE PANAMERICANO)

ENTREVISTA A DUEÑO DE NEGOCIO DE LA ZONA LUIS BARRAGAN

ANDREA. ¿CON LA REINTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL A LA ZONA, CREE USTED HA TRAÍDO INGRESOS DE ALGUNA CLASE PARA EL CANTÓN?

Desde 01:35 hasta 02:10

LUIS. Como propietario del hotel, no está beneficiado con la reaparición del ferrocarril, nada de nada. Porque ya están hechos los paquetes turísticos, vienen desde Quito se hospedan en Riobamba, de ahí se trasladan en el bus de turismo, les embarcan en el tren, van a la Nariz del Diablo regresan. Alausí es un camino de paso.

INT. TARDE (EN LA CASA)

ENTREVISTA A UNA MORADORA DE LA ZONA, CLARISA BOADA

ANDREA. ¿Con la reintegración del Ferrocarril a la zona, cree usted ha traído ingresos de alguna clase para el cantón?

Desde 00:34 hasta 01:22

CLARISA. No, el ferrocarril es exclusivamente atractivo turístico, entonces ahora a mi modo de ver, los turistas que vienen no consumen aquí en Alausí. Los paquetes turísticos ya vienen preparados y no se los ve, porque ni van a ningún restaurant en el centro o se queden a dormir acá, todavía no, a lo mejor porque falta promoción turística de Alausí, por esa razón es de que todavía no hay ese desarrollo económico.

INT. DIA (INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN DE ALAUSÍ)

ENTREVISTA A HISTORIADOR DEL CANTÓN GALO GARCÍA.

ANDREA. ¿QUICIERAMOS QUE NOS NARRE COMO FUE ALAUSI CUANDO LLEGÓ EL FERROCARRIL?

Desde 04:48 hasta 05:52

GALO GARCÍA. Hablar de la presencia del ferrocarril, es hablar de la transformación del Ecuador. Nuestro país hasta mediados del siglo 19 estaba total y completamente aislado, cada una de las regiones constituían lugares propios con sus culturas, tradiciones; no había el intercambio, nos unía a penas de la Sierra caminos pedregosos, caminos donde han sido motivo de leyendas.

Cuando las caravanas de mulares se transportaban de un lugar a otro tenían que realizar acciones titánicas de traslado, todo lo hacían a lomo de mula.

Desde 09:00 hasta 10:00

Todavía hay vestigios de la construcción de ese ferrocarril, realizado por García Moreno. Paso el tiempo García Moreno le mataron y se termino la idea del ferrocarril, sucedieron alternativas y una serie de gobiernos cuatro o cinco presidentes posteriores, fueron avanzando muy lentamente; hasta cuando llego Eloy Alfaro.

Eloy Alfaro había sido empleado del ferrocarril y anteriormente una de las ocupaciones, y desde ahí comenzó la idea de él, de construirse un ferrocarril. Cuando ya estuvo en la presidencia, puso en práctica esta idea.

Desde 10:15 hasta 10:56

La construcción del ferrocarril aquí en Alausí, por ende de toda la república, permitió que los ecuatorianos nos conociéramos mas. Nosotros vivíamos en un país, donde nadie se

conocía, donde nadie sabía, donde los productos exclusivos que consumían las personas eran los que se ofertaban en la región y lo que se transportaba desde la Costa era la sal a lomo de mula.

ANEXO 3

AFICHE DE PROMOCIÓN DE VIDEO REPORTAJE

