

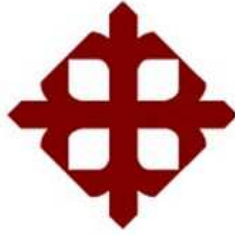
**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL SISTEMA
DE POSTGRADO**

**“TRABAJO DE TITULACIÓN EXAMEN COMPLEXIVO” PARA LA
OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN COMUNICACIÓN,
MENCIÓN EN COMUNICACIÓN ORGANIZACIONAL”**

Plan de comunicación donde el arte conceptual es la herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro, Provincia del Guayas.

Lcda. María Beatriz Plaza Huerta

Guayaquil a los 30 días del mes de Enero del año 2016.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL SISTEMA
DE POSTGRADO**

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por la Licenciada en Artes Liberales María Beatriz Plaza Huerta, como requerimiento parcial para la obtención del Grado Académico de Magíster en Comunicación con mención en Comunicación Organizacional

Guayaquil, a los 30 días del mes de Enero del año 2016

Lic. Mónica Franco Pombo, PhD

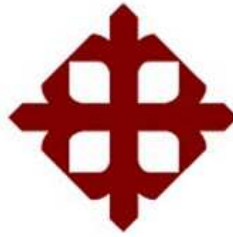
Miembro Calificador 1

Lic. Cecilia Herbas Muñoz, Mgs

Miembro Calificador 2

DIRECTORA DEL PROGRAMA

Dra. Mónica Franco Pombo



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
SISTEMA DE POSTGRADO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

YO, María Beatriz Plaza Huerta

DECLARO QUE:

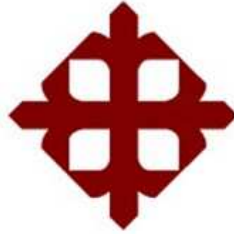
El trabajo final para el Examen Complexivo, Caso de Estudio previo a la obtención del Grado Académico de Magister, **Plan de comunicación donde el arte conceptual es la herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro, Provincia del Guayas**”, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del trabajo final para el Examen Complexivo del Grado Académico en mención.

Guayaquil, a los 30 días del mes Enero del año 2016

LA AUTORA

María Beatriz Plaza Huerta



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL SISTEMA
DE POSTGRADO**

AUTORIZACIÓN

Yo, María Beatriz Plaza Huerta

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Examen Complexivo, Caso de Estudio: **Plan de comunicación donde el arte conceptual es la herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro, Provincia del Guayas**, cuyo contenido, ideas y criterios es de mi exclusiva responsabilidad y total autoría

Guayaquil, a los 30 días del mes de Enero del año 2016

LA AUTORA

María Beatriz Plaza Huerta

AGRADECIMIENTOS

Para la Dra. Mónica Franco Pombo Directora de la Maestría de Comunicación Organizacional, Magister Cecilia Herbas, Janet Vargas y sus profesores. A la familia en especial Bernardo mi esposo, mis hijas Beatriz María Teresa, e hijos Bernardo y Juan Xavier, para Beatriz Huerta, mi madre y mi tía Colombia Huerta, para la Lic. Mónica Paula Rogasner quien propone la formación del grupo kero la empresa gestora del trabajo, al Ab. Rafael Mendoza cuyo trabajo fue de suprema importancia.

A la Dra. Inés Flores crítica del arte y al escritor Rodrigo Villacís Molina, por su apoyo incondicional, a la Dirección de Casa de la Cultura de Quito, al Arq. Marcos Almeida Director de la Fundación Pedro Moncayo de Ibarra y su esposa Jenny, al Ing. André Barona de la Cámara de Turismo del Guayas y sus miembros, a la dirección y miembros de la Alianza Francesa de Guayaquil, a Romina Leuchner del Hotel Oro Verde, a la Revista Inmag, a Birgit Benz Presidenta del Centro Cultural Ecuatoriano Alemán, su directiva y miembros, a los embajadores del cuerpo diplomático de Quito, a los organizadores del espacio cultural Toca Bocca, a Manuel Suarez y Silvia Merino de la Galería Art Inc, para el Lic. Fernando Calderón Gerente de la ENFE, para la admirada Comunidad Jamaíquina en especial a la Sra. Felicia Brown.

Para la Dra. Lourdes Estrada Decana de la Facultad de Artes y Humanidades de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, sus estudiantes de Teoría del Color de la carrera de Ingeniería en Producción y Dirección en Artes Multimedia de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil en especial a Eduardo Córdova, a la Lcda. Marina Paolinelli Directora de Difusión Cultural de la galería el Mirador de la UCSG.

Al Dr. James Whitman, Director del Brookdale Community College Ecuador (BCCE) y sus los estudiantes de las clases de 2 – D Design, Art Appreciation y Art History, en especial a Antoni Gutiérrez, para el Supervisor de Educación César Olivo Esparza que convocó a los docentes y muchos interesados

en que nuestro país reciba los beneficios de la rehabilitación Ferroviaria, para la Dra. Verónica Peña de Manzano por su entusiasmo y gran colaboración, para las instituciones que nos dieron su auspicio como Gamavisión, su Gerente Ing.

Alvaro Dassun, para la Ing. Ana María Ortega de Industrias Lácteas Tony, a los alumnos del Colegio Daniel Reyes de Ibarra y de la carrera de Diseño de Interiores de la Universidad de Loja.

Para los Directores y estudiantes de los Colegios del Cantón Eloy Alfaro en especial al Centro Educativo Integral Cedi, a Magdalena Gilbert, Directora del Instituto Médico Pedagógico de Audición y Lenguaje Impal y los rectores de los Colegios pertenecientes a la Fundación de Durán por el Ferrocarril, convocados por el Supervisor de Educación, para el crítico de arte Juan Hadatti, para las autoridades de la CCNG, la Alcaldía y Comité Pro-Rehabilitación del Ferrocarril Trasandino Ecuatoriano de Guayaquil.

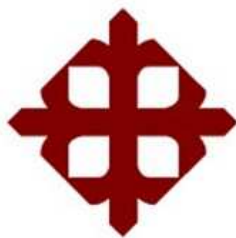
DEDICATORIA

A mi esposo Bernardo y mis hijos Beatriz, María Teresa, Bernardo y Juan quienes son la ilusión de mi vida. A mi madre Beatriz y tía Colombia de quienes heredo su pasión por la historia. En especial dedico este trabajo a Mónica Paula Rogasner con quien recorrimos con alegría las vías artísticas del Ferrocarril.

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

PROFESOR DELEGADO

PROFESOR DELEGADO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL SISTEMA
DE POSTGRADO**

CALIFICACIÓN

(NOMBRES Y APELLIDOS)

PROFESOR

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I

1. MARCO INTRODUCTORIO	1
1.1. TEMA	
1.2. JUSTIFICACIÓN	1
1.3. PLANTEAMIENTO DE LA SITUACIÓN PROBLÉMICA	2
1.4. MARCO INSTITUCIONAL / LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN	2
1.5. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.6. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	3
1.7. OBJETIVOS DEL PROYECTO	3
1.7.1. OBJETIVO GENERAL	3
1.7.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO	5
2.1. CULTURA E IDENTIDAD	5
2.2. EL ARTE COMO GENERADOR DE CONCIENCIA SOCIAL	7
2.4 COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA	10
2.5 PLAN DE COMUNICACIÓN	13

CAPÍTULO III

3. ENFOQUE METODOLÓGICO	17
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	17
3.2. VARIABLES	17
3.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	18
3.3.1. LA POBLACIÓN, LA MUESTRA	
3.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN EMPLEADOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS	

CAPÍTULO IV

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS	20
4.1. RESULTADOS OBTENIDOS	20
4.1.1. ENTREVISTAS PROFUNDAS	

4.1.2. GRUPOS FOCALES	21
4.2. UNIDADES DE ANÁLISIS	23
CAPITULO V	
5. PLAN DE COMUNICACIÓN	25
5.1. OBJETIVO GENERAL	25
5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS, PLAN DE COMUNICACIÓN	25
5.3. PROGRAMA DEL PLAN DE COMUNICACIÓN	25
5.3.1. PRIMERA FASE: TRBAJO DE CAMPO	26
5.2.1 SEGUNDA FASE: EJECUCIÓN	26
5.2.2 TERCERA FASE: LOGROS CUMPLIDOS CRONOLÓGICO	29 EN ORDEN
CONCLUSIONES	33
RECOMENDACIONES	33
BIBLIOGRAFÍA	35
ANEXOS	

RESUMEN

El presente trabajo corresponde al desarrollo del plan de comunicación creado para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas, utilizando al arte conceptual como herramienta principal de comunicación. Esta investigación toma como referencia el periodo de octubre del 2003 hasta el junio del 2

008 en que el Ferrocarril Transandino Ecuatoriano cumple cien años de su inauguración.

En los primeros capítulos se describe el objeto de investigación, delimita la hipótesis y las variables, se profundiza en las teorías filosóficas sobre la culturización, la identidad y cómo éstas se pueden ver reflejadas en el arte. Se intenta conceptualizar la comunicación, vista como una estrategia que permite la aproximación de los públicos al arte y consecuentemente a la historia del Ecuador.

Esta investigación se desarrolla en una fase exploratoria basándose en el enfoque cualitativo y una metodología epistemológica que permite captar las opiniones que se tienen del Ferrocarril en su contexto histórico y de las tradiciones, cultura y valores que se crearon y se mantienen alrededor de esta obra emblemática.

Como resultado se plantea el diseño de un plan de comunicación en base a los datos obtenidos en la investigación, el cual recoge las actividades que se realizaron en Guayaquil, Quito e Ibarra y las estrategias desarrolladas en el cantón Eloy Alfaro para recalcar la importancia de realizar este tipo de acciones con el fin de mantener presente la cultura histórica del Ecuador en el imaginario nacional.

Palabras Claves: Comunicación Organizacional, Arte, marketing Social, conocimiento y Cultura.

CAPÍTULO I:

1. MARCO INTRODUCTORIO

1.1. TEMA

El arte conceptual como herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas, por medio de la creación de un plan de comunicación.

1.2. JUSTIFICACIÓN

La importancia de esta investigación se argumenta en la necesidad de fortalecer y arraigar la cultura entre los integrantes de la comunidad ecuatoriana, tomando en cuenta los contextos coyunturales que ha vivido y vive el país y así entender el desarrollo económico, político, comercial y cultural nacional.

En este caso, el Ferrocarril Transandino Ecuatoriano ha sido una de las obras emblemáticas en la historia del Ecuador, ésta demuestra el punto de partida de la movilidad urbana dentro del país y la unión comercial entre regiones. Un momento histórico que, con la llegada de carreteras y rutas aéreas, al no ser actualizado se fue quedando obsoleto, sin embargo, merece ser recordado y asumido por los ciudadanos como parte de vivencias y tradiciones del país, así como una obra de ingeniería que desafiaba las leyes de la física en la historia ferroviaria.

“Ningún acontecimiento influyó de manera tan amplia y profunda en la vida política, pero sobre todo en la económica y social del Ecuador, como la construcción del Ferrocarril transandino” (Gartelmann, 2008).

Como se expresó anteriormente, el propósito de este trabajo ha sido difundir la importancia del ferrocarril, utilizando como medio de comunicación, el arte. La restauración del ferrocarril, el rescate de memoria y valores patrimoniales,

contribuirán a la identificación de esta actividad como parte de la cultura propia de la zona, abriendo paso a fuentes de trabajo, creando nuevos espacios lúdicos destinados a incentivar el turismo del sector y así se lograría el mejoramiento de la calidad de vida del catón. De ahí la relevancia de este proyecto.

El proyecto reúne diversas posturas relacionadas con la restauración del ferrocarril y propone facilitar su expresión comunitaria. Implica una contribución al conocimiento y como modelo conceptual de arte contemporáneo en la comunicación, transmisión y conservación del patrimonio cultural.

Parece importante reconocer la novedad de este trabajo, ya que el 1 de abril del 2008, se inició la reconstrucción y renovación del ferrocarril ecuatoriano con la declaración del ferrocarril como “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico” otorgado por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC); al crear tal distinción, se intenta promover la construcción de un significado compartido de identidad, de apropiación del espacio y de la historia que acompaña esta obra.

La presente investigación propone continuar con ese trabajo y compartir vivencias desde la comunicación a través de una propuesta artística innovadora desarrollada por el grupo Kero que involucra los públicos relacionados con sus tres ejes de acción como son la creación artística, la docencia y la gestión cultural tanto de forma interpersonal como mediante medios de comunicación masiva.

1.3. PLANTEAMIENTO DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

La ausencia de planes para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas.

1.4. MARCO INSTITUCIONAL / LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Comunicación, Comunicación Organizacional, Arte, Arte Conceptual, marketing Social, conocimiento y Cultura, Plan Comunicacional.

1.5. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

¿Es el arte conceptual una herramienta de comunicación útil para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas?

1.6. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

- ¿Cuáles son las teorías fundamentales que vinculan las ciencias de comunicación organizacional con el arte conceptual, en un contexto histórico como el del Ferrocarril Transandino Ecuatoriano?
- ¿Cómo se utiliza el arte conceptual para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas?
- ¿Cuál es el proceso para la creación de un plan de comunicación que vincule el arte conceptual con el rescate de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas?

1.7. OBJETIVOS DEL PROYECTO

1.7.1. OBJETIVO GENERAL

Exponer el uso del arte conceptual como herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas, por medio de la creación de un plan de comunicación.

1.7.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Explicar las teorías fundamentales que vinculan las ciencias de comunicación organizacional con el arte conceptual, en un contexto histórico como es el del Ferrocarril Transandino Ecuatoriano.

- Diagnosticar el uso del arte conceptual como herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas del Ferrocarril Transandino Ecuatoriano.
- Elaborar un plan de comunicación que vincule el arte conceptual con el rescate de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro en la Provincia del Guayas.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 CULTURA E IDENTIDAD

La actividad cultural es la gestora de la identidad, la cultura a diferencia de otras actividades, tiene como objetivo superar las diferencias sociales, puesto que inculca en la conciencia el “nosotros” como motor de integración nacional.

El concepto de cultura en el que se unen sus dos formas la materialista y la idealista, indica que la cultura no se basa solo en vivencias de una sociedad (interpretación materialista), esta es la producción de significados comunes sin ser necesariamente íconos estéticos o intelectuales.

La cultura es, tanto el continuo proceso histórico de construcción social del sistema de significados, vehiculados a través de signos y símbolos, como su producto, que al ser asimilado colectivamente incide de modo operativo en la vida cotidiana de ese grupo, lo modela, le da una forma peculiar, una identidad. (Freire, 2011, pág. 27)

La intención de recordar la historia y preservar la cultura del ferrocarril, dará vida al plan de acción de este trabajo, “La responsabilidad pública y la ética institucional, es el punto de convergencia de los dos discursos (...)”, el hacer y el decir de la organización configuran la conducta global, reputación, imagen pública y desarrollo de la empresa, “Un nuevo mundo –como estamos viendo- no de cosas, sino de valores agregados a las cosas. Y donde el cómo (se hace y se dice) es más importante que el qué (se hace y se dice)”. (Costa, Comunicación en Acción, 2004).

Una cultura existe en tanto tiene diferencia con otra. La diferencia la define; valores, creencias, etc. La autoestima y el orgullo generados por la diferencia, lo exclusivo, que nos permite relacionarnos y sobrevivir, otorgan identidad a la cultura.

La cultura es una abstracción, es una construcción teórica a partir de comportamiento de los individuos de un grupo. Por tanto nuestro conocimiento de la cultura de un grupo va a provenir de la observación de los miembros de ese grupo que vamos a poder concretar en patrones específicos de comportamiento. (Herrero, 2002)

La identidad está marcada por el grupo al que pertenecemos: identidad individual, una identidad grupal, una identidad institucional una identidad social y una identidad nacional. En cada grupo hay valores, signos, cosas, lugares, rituales que dan sentido de pertenencia a los miembros de la agrupación.

La cultura se percibe en sus manifestaciones: conductas, rituales, etc. Existen manifestaciones en lo personal, lo subjetivo, vestir, cortarse el cabello, cortejar, velar a los muertos y actividades grupales en torno a un hecho que los identifica.

Representación es una parte esencial del proceso mediante el cual se produce el sentido y se intercambia entre los miembros de una cultura. Pero implica el uso del lenguaje, de los signos y las imágenes que están por, o representan cosas. Pero éste no es, de lejos, un proceso directo o simple, como pronto descubrirás. ¿Cómo conecta el concepto de representación el sentido al lenguaje y a la cultura? A fin de explorar más esta conexión miraremos un número de diferentes teorías sobre cómo el lenguaje es utilizado para representar el mundo. Trazaremos una distinción entre tres diferentes relatos o teorías: las aproximaciones reflectiva, intencional, y construccionista de la representación. (Hall, 1997, pág. 13)

Los consumos culturales van más allá de ser bienes tangibles o intangibles, que están destinados a complacer una necesidad, estos definen nuestra personalidad, estilo de vida, tendencias alimenticias, etc; es decir que representan parte esencial de la identidad nacional.

La identidad cultural de un pueblo viene definida desde los tiempos inmemoriales a través de múltiples aspectos en los que se plasma su cultura, siendo parte esencial de la vivencia del ser humano, parte de una cultura dinámica con características variables e identidades muy propias, como: la lengua, instrumento de comunicación entre los miembros de una

comunidad; las relaciones sociales; la espiritualidad, ritos y ceremonias propias; los comportamientos colectivos; los sistemas de valores y creencias; sus formas propias y peculiares de atuendos, sistemas organizativas, etc. (León, 2013)

La identidad de una persona resulta de la yuxtaposición de su historia, sus antecedentes, sus percepciones y experiencias, sus pensamientos, sus valores, sus recursos y por sentimientos que confluyen, entre los cuales rescatamos principalmente el orgullo de pertenecer a un grupo (inicialmente su familia).

La identidad nacional es más que la identidad individual de cada uno de los individuos que conforman un Estado, es la puesta en común de aquello alrededor de lo cual pueden agruparse y desarrollar su orgullo y sentido de pertenencia.

2.2 EL ARTE COMO GENERADOR DE CONCIENCIA SOCIAL

Este trabajo del Grupo Kero apuesta por el arte conceptual como vehículo social que recrea la historia para reafirmar la identidad ecuatoriana basándose en la investigación comunicacional y estratégica del marketing social.

Tomando conciencia de la gran fuerza vital que dan los espacios didácticos y artísticos para gestionar cambios en nuestra sociedad, el Grupo Kero se apropia de la declaración de Omar Rincón: “Dejar su lugar cómodo frente al aparato y movilizarse para ejercer su ciudadanía” (Rincón, 2001),

Este es un desafío para romper la rutina que liga a la sociedad a la tecnología y a la comunicación mediática, lo que conlleva gestionar una intervención cultural siguiendo las instrucciones establecidas por el marketing social, pero usando la memoria cultural del arte como herramienta del plan de comunicación, se coincide con la pregunta del promotor cultural argentino Jorge Glusberg:

De qué manera lo creativo en el terreno artístico influye y condiciona la visión del mundo, entendida como el conjunto de los sistemas de significación y comunicación existentes en un momento dado en una

formación social concreta, definición para nosotros de cultura. (Glusberg, 1999).

Son los estudios de Comunicación y entorno social los que abren paso a la idea de realizar una gestión cultural en la que se utilicen acciones del post modernismo como el happening, la instalación, el performance, grabado, diseño, video arte, pintura, museo in situ, libro de artista, concierto stomp, entre otras, todas formando parte de un fin común conceptual y cultural, recobrar las memorias, valores y visiones de la cultura ferroviaria permitiendo la reflexión sobre su profunda crisis y la solución a los problemas que la afectan, en momentos de interacción artística.

Estas formas de expresión no son nuevas en el ambiente artístico pero se propone como innovación en el quehacer docente; el happening, performance e incluso el video arte tienen su inicio en el siglo XX durante la década de los sesenta:

Soy único, eterno, inmutable, ilimitado e inmóvil. Sin embargo, este ser es plural, circunstancial e histórico, no es ilimitado y es puramente móvil. No resulta posible entonces, concebir la acción del performer como la de un hombre: más bien es la acción de varios sujetos que se despliegan yuxtaponen en un mismo escenario. Duplicidad y multiplicidad que para nada afectan la unidad de la presentación. Este sujeto, muestra su cuerpo, su tiempo y sus movimientos, y oculta su hondo estatismo. (Glusberg, 1986)

Un ejemplo para esclarecer el uso del arte conceptual en la construcción de significados es el caso de las abejas en Inglaterra donde los miembros del Green Peace cambian sus estrategias de confrontación por las de gestionar conocimiento a partir de la comunicación; seleccionando su universo y motivándolo para evitar que este contribuya a extinción de las abejas.

Rodríguez Castillo, un crítico de arte quiteño cuya producción además de literaria incluye "El siglo XX de las Artes visuales", el "Diccionario del Arte Ecuatoriano", "Panorama del arte" entre otras quien siendo historiador y lingüista señala que:

Otro importante aporte de la generación, con logros ya maduros, es lo conceptual. Siendo el concepto en arte algo tan amplio y tan libre, y, sobre todo, algo en absoluto falto de una retórica,...Esa presencia viva del

concepto como nervio de la pintura, es precisamente, al aporte de los conceptuales a la pintura de la generación y de la última década de las artes visuales ecuatorianas. (Rodríguez Castelo, H., 1993)

El Grupo Kero en su labor artística - educacional propuso que en las clases de apreciación artística del Brookdale Community College Ecuador, se aplicaran técnicas artísticas basadas en las espirales epistemológica y oncológica: socialización, interiorización, combinación y exteriorización. Se pidió la participación de los alumnos en el proyecto del ferrocarril en el aula de la siguiente forma:

Exhibición: En las paredes del salón se colocan obras de grabado en torno del ferrocarril, y un libro de artista, con recortes de periódico en forma de vagón de tren con el retrato de cada uno de los alumnos en cada ventana pidiéndoles que se suban al proyecto.

Performance: para realizar el relato histórico y justificación se puso en movimiento un tren Marklin a control remoto, se apagaron las luces para que el humo, pito y luces de su locomotora activen la atención de los estudiantes, durante el andar del pequeño tren se explicaron las razones de proyecto y la historia del ferrocarril en el Ecuador.

Happening: Se tomó parte de la presentación del coro del maestro Lallana titulada Ferrocarril y se pidió a los estudiantes imitar los ruidos de las locomotoras en tres distintos sonidos alternados, luego de una corta práctica se estableció una fila unida al sostener por los hombros al compañero. El happening inicia con los alumnos recorriendo el salón de la clase como un tren silbando y cantando sus sonidos.

Con este grupo se realizaron videos, orquesta stomp, fotografías artísticas de las locomotoras en el taller del cantón Eloy Alfaro y visitas a la comunidad para entregar invitaciones, los diseños de la invitación, logo, slogan y camisetas.

Teniendo en cuenta estas acciones, se concuerda con la explicación de Glusberg:

"Si hablamos de la esencia del arte corporal y de las performances, debemos tener en cuenta que todas las artes —en especial, las plásticas— son expresiones del deseo inconsciente. La libertad del performer está ya

constreñida por esta relación de inconsciente a inconsciente, que se da tanto en el campo de su propia actuación con sus colegas como el de su vinculación con el público.” (1986)

Adicionalmente, durante el festival realizado en el cantón Eloy Alfaro, el grupo de stomp, dando un homenaje a la comunidad jamaíquina, incluso invita al público a participar entregándoles instrumentos de percusión creados con materiales de reciclaje.

Por otro lado, el grupo de baile del colegio de sordo mudos Impal del cantón Eloy Alfaro brinda una presentación de danza folclórica y el Colegio Cebi pone en escena obras teatrales del dramaturgo guayaquileño José Martínez Queirolo, una estudiante conduce la guianza del museo in Situ y el cuerpo de baile de la academia de Patty Salcedo ameniza con presentaciones de danza española.

2.3 COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA

La comunicación estratégica es el eje estructural del plan de comunicación, implica un proceso de planificación, coordinación de ideas y definición de mensajes que se promocionará en la audiencia. El proyecto comunicacional del Grupo Kero, aplica estrategias de marketing hacia la conservación de un patrimonio nacional en conexión con la identidad ecuatoriana.

La comunicación estratégica en la empresa intercultural puede ayudar a fomentar la participación y transformación entre los actores involucrados en la empresa (público interno y externo) tanto en el mundo real como en el mundo digital. Permite que el público externo (clientes) se sienta partícipe de las decisiones de la empresa y con ello genere un público fiel a la empresa tanto en el mundo “real” como en el digital. (Cisneros, Durán, Meléndez, & García, 2012, pág. 3)

La comunicación estratégica se debe a un compendio participativo que delimita líneas de trabajo, propósitos, pero, sobre todo, estrategias para llegar a cumplir los objetivos de la organización. Es imprescindible tener en cuenta que constantemente, hay que hacer una evaluación para verificar que se esté consiguiendo el plan que se trazó.

Una estrategia es el patrón o plan que integra las principales metas y políticas de una organización y, a la vez, establece la secuencia coherente de las acciones a realizar. Una estrategia adecuadamente formulada ayuda a poner orden y asignar, con base tanto en sus atributos como en sus diferencias internas, los recursos de una organización, con el fin de lograr una situación viable y original, así como anticipar los posibles cambios en el entorno y las acciones imprevistas de los oponentes inteligentes. (Mintzberg H., 1997, pág. 7)

Mintzberg H., Quinn B., Voyer John. *El proceso estratégico: conceptos, contextos y casos*. Pearson Prentice Hall, 1997, p 7.

El cometido del Grupo Kero fue revitalizar la imagen del ferrocarril, por esta razón se conjugan los conceptos de identidad, patrimonio y arte. Como lo señala Scheinsohn, en su obra *Comunicación Estratégica: la imagen, actos y mensajes son clausulas fundamentales en las campañas comunicativas*.

La comunicación estratégica entiende que, en la articulación de la imagen corporativa, actos y mensajes son indisociables; es fundamental la coherencia entre actos y mensajes. (...) Si bien es cierto que la imagen puede operar como un eficaz elemento de manipulación coyuntural, no podemos perder de vista nunca el fin estratégico que buscamos. Entonces, una vez definido el fin estratégico, recién allí podremos determinar -dejando por un momento la ética aparte con fines analíticos- si esto resulta útil o no. Y generalmente comprobaremos que no. (Scheinsohn, 2009, pág. 15)

La comunicación estratégica ejecuta el engranaje de las técnicas que se usan en los procesos de comunicación, puesto, que su principal tarea es trazar un plan de acción para cumplir con los objetivos estipulados. El Grupo Kero, emprendió su misión a partir de la ausencia de notoriedad del tren ecuatoriano en la esfera pública.

Aunque está estrechamente ligada con el marketing, la publicidad, las relaciones públicas, el desarrollo organizacional, y el lobby no son lo mismo. Se entiende que la Comunicación estratégica está por encima de

todas estas, porque es tarea fundamental realizar las estrategias y planes de comunicación, que luego indica cómo ejecutar a las prácticas ya mencionadas. (Maldonado, 2012)

El desenvolvimiento creativo que implica la comunicación estratégica, favorece la comunicación entre la organización y su medio social. Precisamente, éste punto, alimenta la idea general de la empresa, puesto que conecta de mejor manera al proyecto y las necesidades de la audiencia.

La construcción estratégica dentro de las organizaciones se da en la inmersión de la comunicación y de tener un apoyo estratégico que brinde nuevas alternativas de interacción social, mediada por los procesos de comunicación internos- externos, contribuyendo de esta manera a que todas las decisiones de la organización estén pensadas de una forma totalmente estratégica, debe existir una interacción global entre lo que se planea comunicar, lo que se comunica y lo que finalmente interpretan los públicos, esto se verá reflejado en la competitividad y desarrollo que tenga finalmente la organización. (Arcila, 2012, pág. 4)

Para el Grupo Kero, antes de comenzar el trabajo comunicacional, fue esencial determinar su público objetivo y cómo sensibilizarlos con la conservación del ferrocarril ecuatoriano. La bandera de esta organización fue el arte, de ésta manera, se acercó a la audiencia con la historia y preservación del tren.

En el V Congreso Internacional Latina de Comunicación, el Dr. Alejandro Álvarez Nobell, catedrático de la Universidad Nacional de Córdoba, señala que:

Los modelos de medición y evaluación en comunicación estratégica deben pregonar una actividad continua y formativa durante el proceso y, desde luego, sumativa en términos de resultados u objetivos superiores a los propios objetivos de producción. Las más diversas prácticas y herramientas deben confluír de forma continua, complementaria y no competitiva en un sistema ordenado en fases, unificado en niveles de actuación y bajo estándares claros y sencillos de aplicar y que, aun ofreciendo diferentes puntos de vista sobre una misma realidad, sean capaces de evaluar las

contribuciones definidas en la planificación estratégica en comunicación.
(Álvarez, 2013)

Las unidades de observación se escogen a medida que progresa la labor de difusión, son diversas e incluyen los públicos con los que se trabaja; estudiantes con las que se comparte la cátedra, los diversos grupos en acción por la preservación del Ferrocarril, profesionales, profesores, periodistas, ferroviarios, artistas, los descendientes de los Jamaiquinos, autoridades y público interno de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador (ENFE), el público de las exhibiciones artísticas y público en general a quien la difusión de las exhibiciones ilustró sobre el tema mediante los medios de comunicación masiva.

El fenómeno unitario de la acción y la comunicación es poliédrico, diverso y complejo, y eso permite que lo observemos desde diferentes puntos de vista. Nos guía la esperanza de que, a mayor número de puntos de observación, mayor será el conocimiento que obtengamos sobre el fenómeno, dada la riqueza de su complejidad. (Costa, Comunicación en Acción, 1999).

Con respecto al proyecto del Grupo Kero, debido al prolongado tiempo de trabajo (del 2003 al 2008), se midió constantemente el cumplimiento de objetivos estratégicos. Por citar algunos ejemplos: se logró acercar la memoria del ferrocarril a los estudiantes secundarios y universitarios a través del arte, se consiguió brindar un reconocimiento de la comunidad jamaiquina como motor importante en la construcción del tren en el Ecuador, pues con su trabajo el estado, logró poner en funcionamiento a la línea férrea nacional.

2.4 PLAN DE COMUNICACIÓN

El plan de comunicación es el mapa que guiará a la organización a cumplir con su cometido. Es una ruta teórica, y predominantemente práctica, que funciona como herramienta para cumplir con las estratégicas planteadas y las que surjan en medio camino. Este plan maestro responde a la confluencia de varios métodos y técnicas que marchan hacia un solo norte.

En el ámbito del marketing y de la comunicación, podríamos considerar la estrategia como un conjunto consciente, racional y coherente de decisiones sobre acciones a emprender y sobre recursos a utilizar, que permite alcanzar los objetivos finales de la empresa u organización, teniendo en cuenta las decisiones que en el mismo campo toma, o puede tomar, la competencia considerando, a la vez, las variaciones externas tecnológicas, económicas y sociales del entorno. (Sainz de Vicuña Ancín, 2000)

Sainz de Vicuña Ancín, José María (2000). *El plan de marketing en la práctica*. Madrid: ESIC Editorial. ISBN: 8473569598.

El plan de comunicación hilvana toda una serie de estrategias y tácticas que predisponen el acercamiento entre la organización y el público. Procurando que el beneficio sea alto y el margen de error o pérdidas, lo mínimo posible. Así mismo, los comunicadores determinan las necesidades y falencias de su actual gestión con el objetivo de iniciar una nueva campaña más efectiva.

Los teóricos japoneses Ikujiro Nonaka e Hirotaka Takeuchi determinan que la principal función de la comunicación es la creación de conocimientos de forma flexible y ágil, permitiendo expandirse en una espiral que a su vez se conecte a otra espiral para seguir creciendo por igual en un mismo universo. Con una metáfora, Nonaka compara el juego de rugby con la transmisión de un mensaje:

Cuando los miembros de un equipo se pasan la pelota, esta contiene un entendimiento mutuo acerca de los principios de la compañía, hacia dónde se dirige, cómo le gustaría que fuera el mundo y cómo hacer que ese ideal de mundo se haga realidad. También contiene la intuición y las corazonadas de cada miembro del equipo. Esto es lo que la bola contiene: ideales, valores y emociones. (Nonaka I. T., 1999)

Los expertos asiáticos proponen la creación de conocimiento para permitir la innovación mediante la interacción de dos espirales; una epistemológica y la otra oncológica, las mismas que se expanden y comunican mediante un proceso dinámico; como la bola en el juego de rugby donde la bola representa los valores, emociones e ideales de una organización.

El diseño del plan de comunicación externa contempla una etapa de lanzamiento y ejecución de nuevas actividades, así como el fortalecimiento de prácticas que ya realizan, esto con el fin de llegar a una segunda etapa donde se deberá realizar un nuevo análisis de lo alcanzado y re direccionar de nuevo la estrategia según el crecimiento de la empresa. Además se debe monitorear y adaptarse a los cambios que la industria del turismo presente. (Molina, 2014, pág. 41)

De igual forma, el Grupo Kero promueve la difusión de la actividad férrea ecuatoriana, tanto los hechos históricos como las actualizaciones de las actividades del ferrocarril y un análisis del futuro de este medio de transporte.

La organización debe tener las siguientes tres condiciones:

- Intención: “En lugar de confiar únicamente en el pensamiento y en el comportamiento de los individuos, la organización puede reorientarlos y promoverlos a través del compromiso colectivo” (Nonaka I.y Takeuchu, 1999).

Particularmente, el Grupo Kero exhortó a la comunidad educativa, residentes de Durán y la comunidad en general, a difundir e investigar la historia del tren ecuatoriano.

- Autonomía: “Las ideas originales emanan de individuos autónomos, se difunden en el interior del equipo y entonces se vuelven ideas organizacionales” (Nonaka I.y Takeuchu, 1999).

El Grupo Kero organizó: exhibiciones artísticas, reuniones y entrevistas produciendo fluctuación y caos creativo, para dar paso a la innovación y el desarrollo de formas no tradicionales como el arte conceptual.

El Grupo Kero durante su proceso de revalorización del ferrocarril ecuatoriano siguió el modelo de conversión del conocimiento de tácito a explícito en cuatro pasos; el primero de socialización, el segundo interiorización, el tercero combinación y finalmente a la exteriorización.

Por otro lado, la planeación estratégica tiene en cuenta cuatro tipos de planes fundamentales que son: planes estratégicos, programas a mediano plazo,

presupuestos a corto plazo y planes operativos. Estos planes se elaboran a partir de las decisiones que se toman de manera conjunta en una organización. En este sentido, se puede afirmar que la planeación estratégica representa un canal perfecto de comunicación en el que interviene el personal de la empresa en la medida en que comparten el mismo lenguaje tanto de participación como de operación en relación con el análisis de la realidad. (Díaz, Loaiza, & Zambrano, 2009, pág. 21)

El proyecto lanzado por el Grupo Kero se desarrolló en un periodo de 6 años, en el que al inicio se trabajó empíricamente, hasta apegar el proceso a un marco teórico, en el que, se realizó un estudio de campo profundo, se determinó a la audiencia prioritaria, se estableció parámetros, objetivos y estrategias, posteriormente se inició una búsqueda de financiamiento y creación de alianzas con centros educativos, culturales y estatales.

CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

Este trabajo se llevó a cabo durante el periodo 2003 - 2008 y constó de varias fases; la investigación teórica, posteriormente un trabajo de campo bastante minucioso, luego, la introducción en las comunidades relacionadas con el tren que va de la costa a la región interandina, y finalmente el desarrollo de un plan de acción para revitalizar éste medio de transporte. Por esta razón, se manejaron dos métodos: Hermenéutico - interpretativo e investigación – acción.

En lo que atañe al método hermenéutico – interpretativo, se realizó una contundente investigación en los espacios ya señalados y a posteriori, un análisis e interpretación sobre la inercia en la que se encontraba el ferrocarril, hasta el año en el que se activó su funcionamiento.

El presente proyecto se inscribe bajo el paradigma hermenéutico – interpretativo, puesto que presenta un caso de estudio que precisa construir un sentido. Hay una realidad subjetiva, compleja e interpretable y una implicación entre el sujeto y el objeto.

Se trabajó bajo la metodología cualitativa, puesto que las técnicas, observables, métodos y estrategias que se aplicaron en el proyecto, provinieron de una base subjetiva, es decir que, como fuente primordial, se tomó la fundamentación y percepción de diferentes grupos relacionados con la historia férrea del Ecuador.

Así mismo, el método investigación – acción, se generó, puesto que el Grupo Kero, tomó una postura de activista para difundir en la comunidad y ciudadanos en general el valor histórico de la construcción del Ferrocarril para el país.

Puntualmente, se involucró a los estudiantes secundarios y moradores de Eloy Alfaro, mediante ferias, exposiciones artísticas y conversatorios.

3.2. VARIABLES

- La primera variable es el arte conceptual como herramienta de comunicación.
- La segunda variable es vivencias y cultura Ferroviaria.

3.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN 3.3.1. LA POBLACIÓN, LA MUESTRA

Para el desarrollo del presente estudio, de un universo de 70 poblaciones por donde pasa el ferrocarril, se tomó al cantón Eloy Alfaro, como muestra principal; adicionalmente, también se involucró a habitantes de Guayaquil y Samborondón.

La muestra está constituida por hombres y mujeres entre 18 y 60 años, de extracto social, medio, bajo y alto.

3.4 . MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN EMPLEADOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

Las técnicas que se emplearon durante el desarrollo del proyecto estuvieron dirigidas a indagar en la percepción de la población sobre el ferrocarril:

Observación directa en campo: Entre el 2003 y 2008, el equipo investigador acudió a los talleres y estaciones del ferrocarril, recorrió las vías, y las poblaciones que conecta este medio de transporte, constando una situación de abandono. En el primer año, principalmente se llevó a cabo una evaluación de la situación del ferrocarril, y los años siguientes cuando el proyecto ya entró en marcha, se medía los resultados de la gestión.

Entrevista profunda: La selección de entrevistados se realizó mediante el muestreo en cadena, éstas fueron dirigidas hacia la comprensión de las perspectivas de los informantes respecto a las experiencias o situaciones relacionadas con la existencia del ferrocarril en su vida personal; de esta manera se abrió el acceso a escenarios velados por ser situaciones no observables y tratarse de hechos que se produjeron en el pasado.

La población del estudio corresponde a los habitantes de las ciudades y pueblos por donde cruza la línea férrea ecuatoriana, como el cantón Eloy Alfaro, también en

Guayaquil y en las provincias donde se realizaron exhibiciones artísticas impulsadas por el Grupo Keros.

Entre los diversos entrevistados, están, hombres y mujeres de entre 18 y 60 años, estudiantes, un funcionario de la ENFE, un descendiente de un antiguo ferroviario jamaquino, un profesional del cantón Eloy Alfaro, una asistente al Festival del Ferrocarril en homenaje a la comunidad jamaquina del cantón Eloy Alfaro, entre otros.

Grupos focales: Se utilizan como unidad de producción de discursos ideológicos sobre el significado del ferrocarril para diferentes estratos poblacionales, marco para captar las representaciones, valores, afectos que vivenciaron los actores sociales involucrados en la problemática investigada. Las conversaciones se llevan a cabo en espacios comerciales y académicos: en los talleres del ferrocarril, en las casas de sujetos pertenecientes a la cultura ferroviaria. Se buscó fortalecer la investigación con fuentes diversas:

- Grupos que tengan una herencia cultural ferroviaria
- Colaboradores de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador (ENFE)
- Personas adeptas a un movimiento de preservación del Ferrocarril
- Estudiantes que participaron en las acciones culturales desarrolladas en pro de la revalorización del ferrocarril

CAPÍTULO IV 4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1. RESULTADOS OBTENIDOS

Para fines de esta investigación se realizaron entrevistas y grupos focales que permitieron conocer, de primera mano, las percepciones que se tiene con respecto a la vida Ferroviaria, su contexto histórico y permanencia en el imaginario urbano de la sociedad ecuatoriana.

4.1.1. ENTREVISTAS PROFUNDAS

Las entrevistas a diferentes grupos sociales, arrojó el poco conocimiento que tienen las nuevas generaciones sobre la historia del ferrocarril. El 75% de los entrevistados

tenía poco conocimiento sobre la realidad actual de los trenes, sin embargo, el 95% estaba interesado en participar en acciones que impliquen la revalorización de este medio de transporte.

Con respecto a los lineamientos estratégicos del Grupo Kero, en su mayoría, los entrevistados manifestaron que resulta necesario dar vida a nuevas actividades para que los gobernantes continúen dándole la relevancia que tiene este patrimonio y se unan en la búsqueda de una solución para recobrar este valor turístico, histórico, cultural y nexo de la hermandad entre sierra y costa.

Las expresiones y sentir del pueblo ligado al ferrocarril, de quienes reconocen en él un símbolo del progreso y aquellos que de él obtienen aun hoy el pan que llevan a sus mesas, ahondaron en el deseo de expresar con fuerza a través de imágenes, formas y colores el anhelo por aportar al movimiento histórico, una propuesta que integre la identidad ferroviaria tanto a nivel cultural, en el orden didáctico y desde la esencia plástica.

El Ferrocarril de la costa ecuatoriana representa múltiples significados tanto para los moradores de ese cantón, como para el país. Implica una parte integral de la cultura, sus tradiciones y la historia del pueblo.

Para quien lo desarrolla es parte de la historia familiar que ha sido transmitida y orgullosamente preservada a través de los relatos de varias generaciones. Realizar un proyecto para la Restauración del Ferrocarril de Durán, involucra conectar diversos actores y sectores sociales.

4.1.2. GRUPOS FOCALES

La perspectiva explicativa, da paso al dato empírico, que se subjetiva en la relación de significancia en la historia familiar, pues se comparte el interés de que el Ferrocarril parte de la herencia cultural de los ecuatorianos sea restaurado.

Los valores personales, son acordes a aquellos de la población de estudio, para quienes el ferrocarril ha sido parte de su experiencia vivida, compartir dichos valores, lo que facilita la comprensión de sentimientos colectivos y espíritu altruista

en el afán de recobrar parte de su herencia, explicando el fenómeno social y cultural involucrado en el tema de estudio.

En uno de los grupos se reunió a los alumnos universitarios para anotar en forma el arte colaboró en el despertar y transmisión de su interés sobre el ferrocarril, pues ellos durante sus prácticas realizaron la feria de arte en los talleres del ferrocarril, video, performances, fotografías, entrevistas, visitas a la comunidad jamaicana y ferroviaria, repartieron invitaciones, hicieron museo in situ, etc.

Se receptan de igual manera supuestos emitidos por los entrevistados que se contraponen para lo cual se da alejamiento de la situación permite elaborar conceptos acordes con su realidad.

Se debió realizar la lectura desde cierta distancia para interpretarlos en el contexto donde se producen, lo que evita sean contaminados por la propia subjetividad.

Los discursos, desde el enfoque sistémico, son considerados como partes de todos mayores, utilizando un método de trabajo de tipo interdisciplinario que integra y unifica la cultura, el arte y la comunicación, considera los textos obtenidos en permanente relación con el medio ambiente y en su dimensión temporal para a través de la teoría llegar a visualizar la realidad, se han escogido los siguientes:

EL SIGNIFICADO DEL FERROCARRIL EN LA VIDA DEL PUEBLO

El Ferrocarril posee diversas experiencias ligadas a la vida de los pobladores del cantón Eloy Alfaro, a sus tradiciones y sus familias. Cada persona es un mundo aparte, sus percepciones sobre el ferrocarril son únicas e irrepetibles.

En la actualidad aún se ve niños corriendo dirigiéndose hacia los rieles para ver pasar el tren. Observar su humareda, su andar lento, es todo un evento para ellos. ¿Podrá esta experiencia ser vivida por futuras generaciones? Para algunos sus emociones relacionadas con el ferrocarril se localizan en el ámbito de la angustia al ver como día a día un elemento constituyente de su patrimonio cultural, corre el peligro de extinguirse.

Para otros, sus deseos se circunscriben a celebrar el centésimo aniversario de la construcción del Ferrocarril. Un honor para el país, ver que una obra ilusión de muchos cumpla 100 años de vida.

Se encontró personas para quienes el ferrocarril ha ocupado un lugar central en su familia, es un hermano, un hijo, un padre, un abuelo más. Desde que miraron el primer rayo de sol, el ferrocarril estuvo presente. Frente a sus casas, en su barrio, y para muchos otros, además era la fuente de recursos para mantener el hogar.

Historias de paseos familiares, recuerdos y anécdotas, cargados de alegrías y momentos de recreación son componentes de la mayoría de los discursos. Todos, en fin, poseen la esperanza de que, mediante la organización de un pueblo solidario, el ferrocarril va a resucitar como fuente de turismo.

VALORES DE LOS HABITANTES ORIGINARIOS

Los indígenas eran unos de los principales usuarios, el ferrocarril constituía para ellos un enlace con el resto del país y lo celebraban con alcohol y fanfarria amenizando el viaje. El tren se convirtió en su principal medio de transporte y apoyo en el comercio de sus productos que podrían ser trasladados a la costa en menor tiempo.

Su viajar era pintoresco, acompañados de sus animales de corral y cubiertos con sus vistosas vestimentas autóctonas. Definitivamente, una imagen representativa de la riqueza étnica en nuestro país. Los pasajeros acostumbrados a mayores comodidades preferían utilizar los vagones para evitar el polvo del camino, pero los indígenas se las ingeniaban utilizando sus ropajes para protegerse. Son estampas comunes el ver a las indias viajando cubriéndose la cabeza con sus coloridos chales para evitar la polvareda del camino.

Rescatar lo nuestro, nuestras pertenencias ancestrales, basándonos en valores que incluyen no solo la solidaridad para apoyar el esfuerzo de quienes ya han empezado el recorrido hacía la recuperación del ferrocarril, sino ubicarnos también en el respeto y responsabilidad que adquirimos hacía la conservación de la naturaleza.

IDENTIDAD NACIONAL

Los tesoros del patrimonio nacional cumplen esta función, la de unificar a los ecuatorianos en torno a aquello que se considera valioso tanto por su riqueza económica, su belleza natural, la manifestación artística o manifestaciones del progreso científico. El ferrocarril cumple con estos objetivos, el de donar a los

ciudadanos una imagen de integración con la cual todos puedan identificarse. La conservación de este recurso es vital para seguir comunicando a las futuras generaciones elementos nuestros que ejemplifican el orgullo de ser ecuatorianos.

4.2 UNIDADES DE ANÁLISIS.

Utilizando la vía deductiva se generan las siguientes categorías de códigos:

- Rehabilitación de la infraestructura
- Patrimonio Cultural ecuatoriano
- Experiencias vividas
- Identificación cultural
- Intereses personales
- Comunicación entre la costa y la sierra
- Factor de producción y trabajo
- Función social
- Turismo y recreación familiar
- El tiempo en la vida cotidiana A través de las siguientes preguntas:
 - ¿Los recuerdos del Ferrocarril como parte de la vida cotidiana de los moradores del pueblo de Eloy Alfaro conforman elementos de su subjetividad?
 - ¿Cuáles son los valores culturales que comparten los miembros de la comunidad en el cantón Eloy Alfaro?
 - ¿Qué sentimientos, tradiciones y experiencias de vida en relación con el Ferrocarril son expresados por esta comunidad?
 - ¿Cuáles son los principales intereses de la comunidad para que su patrimonio cultural ferroviario sea conservado y restaurado?
 - ¿Mediante el uso del arte contemporáneo se logra motivar la expresión significados culturales en los discursos de la población?
 - ¿El Ferrocarril representa un factor de producción y trabajo para la comunidad de del cantón Eloy Alfaro?
 - ¿El Ferrocarril ha sido un importante medio de comunicación y transporte para este Cantón?

CAPITULO V 5. PLAN DE COMUNICACIÓN

5.1. OBJETIVO GENERAL

Revalorizar y revitalizar al Ferrocarril Ecuatoriano, involucrando a la comunidad en la preservación del mismo, difundiendo su actividad y recuperado sus relatos, leyendas e historia a través de estrategias de comunicación efectivas en medios de difusión populares y masivos.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

- Difundir la importancia del ferrocarril del Ecuador en los estudiantes secundarios y universitarios de Eloy Alfaro, Guayaquil y Samborondón.
- Promover el cuidado de la vía férrea por parte de la comunidad de Eloy Alfaro.
- Familiarizar a la comunidad local con el tren ecuatoriano, mediante el uso de espacios públicos, privados y centros culturales.
- Producir una colección de obras itinerantes cuya iconografía trate de la cultura del ferrocarril.

5.3. PROGRAMA DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

El plan de comunicación del Grupo Kero está destinado a cohesionar diferentes grupos sociales (comunidad por donde pasan las vías del tren, sectores aledaños, estudiantes y público en general) con el objetivo de revalorizar el ferrocarril ecuatoriano, como elemento esencial en la historia del país y como medio turístico de transporte.

El presente plan de comunicación tomó el arte como algoritmo para solucionar el problema de la falta de interés y reconocimiento de la locomotora nacional. Las estrategias de este proyecto desembocan en diversas expresiones artísticas, tales como: muestras pictóricas, happenings, exposiciones audiovisuales, etc.

Se pretende estructurar un fortín sólido conformado por la ciudadanía para que el sentido de identidad y afinidad con el tren se prolongue entre las generaciones venideras; y sobretodo recuperar las memorias de tren ecuatoriano. También, se busca potenciar el uso ferrocarril con fines turísticos por parte de la ciudadanía.

5.3.1 PRIMERA FASE: TRABAJO DE CAMPO

La primera fase constituyó un trabajo de campo dentro de las comunidades aledañas a las vías del tren de la costa. En el 2003, el Grupo Kero pide autorización a la administración de los talleres del ferrocarril, ubicados en el cantón Eloy Alfaro con el fin de realizar visitas de campo y entrevistas a profundidad a sus trabajadores para evaluar su situación, se constató que sus instalaciones estaban en abandono y de las entrevistas; que quienes forman esta empresa buscan su preservación.

Posteriormente, se visitó a la comunidad jamaquina, descendientes de quienes tradicionalmente, trabajaron en la época dorada de los trenes del Ecuador. También se recorrió las zonas por donde pasan los rieles del tren, para indagar en el conocimiento y experiencias de la población sobre la historia de la locomotora ecuatoriana.

Adicionalmente, se entrevistó a estudiantes secundarios de Guayaquil y Samborondón para medir cuanto conocían sobre la historia y funcionamiento del ferrocarril.

A partir de la recolección de todos estos datos, se empezó a forjar un plan de trabajo contundente para procurar la revitalización del tren, sobre todo, conseguir la atención del Estado. Los ejes de planeamiento, fueron: el trabajo con la comunidad de Eloy Alfaro, los estudiantes secundarios, universitarios, y en consecución, involucrar a la ciudadanía en el proyecto del Grupo Kero.

5.3.2 SEGUNDA FASE: EJECUCIÓN

Posterior a la fase de investigación y evaluación de la situación del ferrocarril, se estructuró un plan para resolver el problema del abandono de la locomotora ecuatoriana. Se planificó difundir la historia de este medio de transporte, a través de exhibiciones artísticas y visitas a los talleres de tren.

Al inicio el plan era trabajar en la comunidad de Eloy Alfaro, luego se amplió a cantones vecinos como Guayaquil y Samborondón y posteriormente gracias a la gestión del Grupo Keros se logró llegar a Quito, Ibarra, entre otros.

Adicionalmente, se ideó una campaña de búsqueda de auspiciantes, aliados estratégicos, instituciones educativas y por supuesto, presencia en los medios de comunicación para que el impacto del proyecto sea mayor. El Grupo Keros tuvo una efectiva gestión, contando con el apoyo de:

Auspiciantes: Industrias lácteas Toni, Cámara de Turismo del Guayas, Hotel Oro Verde, Canal Gamavisión, Revista Inmag, Honorable cuerpo consular, Dra. Inés Flores y Dr. Rodrigo Villacís Molina, Brookdale Community College Ecuador, Revista Somos, Banco Guayaquil, Representaciones e impresiones la Tábola Italiana y Tisiben.

Aliados estratégicos: Alianza Francesa de Guayaquil, Centro Cultural Ecuatoriano Alemán, Embajadores del cuerpo diplomático de Quito, Casa de la Cultura Benjamín Carrión, Casa de la Cultura núcleo del Guayas, Galería Art Inc, Espacio Cultural Toca Bocca, Fundación Pedro Moncayo de Ibarra, Empresa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador, Comité Pro-Rehabilitación del Ferrocarril Trasandino Ecuatoriano de Guayaquil, Galería El Mirador de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil y Rafael Mendoza.

Instituciones educativas: Brookdale Community College Ecuador, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Colegio Daniel Reyes de Ibarra, Colegio Cedi,

Colegio Impal, Asociación de Rectores de los Colegios pertenecientes a la Fundación de Durán por el Ferrocarril.

Medios de comunicación: Revista Inmag, Expreso, Extra, Telégrafo, Revista Samborodón, Revista Hogar, Radio City 89,3 FM, Diario El Universo, Teleamazonas, TC Televisión, radio y canal de televisión local en Ibarra, Gamavisión en Guayaquil y Quito, revista Somos, etc.

A partir del 2003 se planificó y desarrolló acciones artísticas comunales dentro de colegios secundarios y universidades para propiciar el restaurar el espacio de los talleres del Ferrocarril como un área cultural y museo contando con apoyo y la gestión del Grupo Kero.

Con base en la Teoría Fundamentada en la que la investigación acción del profesor sobre una situación social contingente es decir susceptible al cambio mediante el compartir con los estudiantes la historia del ferrocarril y la necesidad de su preservación y de una situación social prescriptiva, que requiere de una respuesta práctica.

El Grupo Kero organizó una exhibición de los trabajos artísticos de los alumnos en torno al Ferrocarril, logrando la difusión de los valores, historia y cultura de la identidad ferroviaria a los habitantes del cantón Eloy Alfaro, en la provincia del Guayas.

Incluso, se registró las acciones postmodernistas de interacción con el público mediante las técnicas de expresión artísticas usadas como el performance, happening e instalación en un video para interpretar los significados culturales que se aportan en relación a las prácticas comunicativas y sus significados en la comunidad.

Se realizan varias visitas a los talleres del Ferrocarril para potenciar expresiones artísticas por parte de los alumnos como fotografías, videos, invitaciones, camisetas, conciertos, presentaciones y arte. Se trabaja en la sensibilización del público interno al respecto de la historia de la cultura ferroviaria en nuestro país en base a la obra; Narraciones Históricas - Eloy Alfaro y los relatos recolectados mediante la investigación cualitativa

Como parte del Plan de Comunicación se realizaron 87 obras plásticas en las técnicas de pintura, escultura y grabado en base al Ferrocarril y su historia, algunas se realizaron en los mismos talleres del Ferrocarril.

5.3.3 TERCERA FASE: LOGROS CUMPLIDOS EN ORDEN CRONOLÓGICO

Durante el seminario de grabado del profesor cubano Carlos del Toro y Walter Páez en el Museo del Banco Central del Ecuador como resultado, se obtuvieron 75 obras gráficas cuyo tema fue el Ferrocarril, los cinco ejemplares se exhibieron en conjunto con las creaciones de otros artistas participantes en una muestra itinerante en Guayaquil, Manta y Loja para la cual se realizó un catálogo que se adjunta. Otra edición grafica con la participación del profesor Jorge Jaén en el Museo Municipal, da fruto a una obra en serigrafía, estas obras forman parte de las exhibiciones de los años posteriores. 2003

Se llevó a cabo la Feria de Arte en el taller del Ferrocarril en honor a los descendientes jamaquinos de los trabajadores del tren que habitan en el cantón Eloy Alfaro, que incluyó muestra artística, video, museo in situ, presentación de teatro, danza, orquesta stomp y guianza del museo del ferrocarril.

Exhibición de obras pictóricas sobre atriles con imágenes del ferrocarril en los pasillos del Centro Comercial Riocentro Entreníos.

Y forma parte de la muestra colectiva en el mes de Julio como parte del Salón Cultural Las Peñas con una instalación y libro de artista sobre el Ferrocarril.

2004

Se coordinan con los alumnos del Brookdale College visitas de campo para fotografiar las locomotoras del taller en el cantón Eloy Alfaro con la asistencia de fotógrafo profesional, registrando imágenes con película blanco y negro, filtros y cámara marca Mamiya.

La presentación pictórica de la historia del ferrocarril ecuatoriano recorre la Casa de la Cultura de Quito, en Ibarra el Centro Cultural Pedro Moncayo y el Centro Cultural ecuatoriano Alemán en Guayaquil, exhibiciones tituladas Lathlem,

Sonrisa y Rompiendo Muros ; la última realizada el 9 de noviembre en el Centro Cultural Ecuatoriano Alemán en Guayaquil en donde se produjeron 18 biombos de madera enmarcados (160 x 200 centímetros) y 15 esculturas de metal y madera de mangle policromada uno de ellos dedicado al ferrocarril. La licenciada Rogasner diseña su montaje y realiza su presentación durante la inauguración.

Se gestiona el apoyo de los estudiantes universitarios y directores de instituciones y espacios culturales durante el ejercicio de la docencia en la UCSG y del BCCE para ejecutar el plan de comunicación y así ofrecer nuevos caminos prácticos, entendiendo la experiencia como parte fundamental de la educación y del anclaje de conocimientos en especial del artístico a través de performance y happening.

Se difunden los estudios realizados Dr. Rafael Mendoza sobre el ferrocarril para evitar la destrucción del trazado de las vías férreas por considerarlas obsoletas, pues se estaban levantando las rieles de sus recorridos lo que llevaría a extinguir o desaparecer el sistema ferroviario.

Se exponen obras sobre el ferrocarril en la Exhibición colectiva en Salón Multifuncional del MAAC, Muestra “Pinceles, colores y mujeres. Organizado por la celebrar los 40 años de la Revista Hogar.

En la exhibición colectiva en la Casa de la Cultura por el Día de la Mujer se participa con obras cuya temática es el tren ecuatoriano.

Nuevamente se participa en la exhibición colectiva en la Asociación Cultural las Peñas por las fiestas de Julio con obras con tema ferroviario.

2005

Se socializó el plan de comunicación en comunión con los periodistas, profesores, trabajadores ferroviarios, artistas y atletas que formaron asociaciones, fundaciones, organizaciones y movimientos del cantón Eloy Alfaro y en todo el Ecuador.

Se establecieron alianzas estratégicas con instituciones como: la Cámara de Turismo, el Cuerpo Diplomático de Quito, el Centro Cultural Ecuatoriano Alemán, la Alianza Francesa, la Casa de la Cultura de Quito y la Casa de la Cultura Núcleo

del Guayas, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil (UCSG), el Brookdale Community College (BCCE), el Centro Cultural Pedro Moncayo, Supervisor de Educación para los colegios del cantón Eloy Alfaro, Colegio Cedi, Impal, Revista Inmag, Gamavisión, Empresas Lácteas Tony, Hotel Oro Verde, Agencia de Publicidad.

Se gestionaron auspicios de directores de empresas para lograr la autorización del uso de espacios, presentaciones, cobertura mediática y apoyo económico para el financiamiento y desarrollo de los eventos.

Se presentó la muestra *Locomotive en febrero en la sede principal de la Alianza Francesa de Guayaquil* que incluyó: grabados intervenidos, pintura al óleo sobre lienzo y retablos de locomotoras con estilos tanto femeninos como masculinos. Esta muestra cerró con la proyección de la historia del ferrocarril como instalación.

La estrategia de comunicación para compartir la identidad histórica de nuestro país y proponer la preservación del Ferrocarril Ecuatoriano usó como medios los discursos y de crítica de arte en la inauguración de las exhibiciones y la comunicación dialógica con el público asistente.

Romina Leushner representante del auspiciante Hotel Oro Verde, realiza un tren de chocolate que forma parte de la muestra.

Se realizó la exposición de obras pictóricas “Ferrocarril” en la Plaza del Centro Comercial Bocca durante su espacio cultural Tocca Bocca.

Las integrantes del Grupo Kero fueron parte de la exhibición colectiva de arte en la Estación del Ferrocarril en el Cantón Eloy Alfaro con otros artistas apoyando la recuperación de las vías férreas.

Presentó obras relativas al ferrocarril tanto en la exhibición por el día de la mujer en la CCNG y en el Salón Cultural las Peñas durante el mes de Julio.

Se presentó en la muestra Colectiva de fotografías en el Centro Cívico, como imágenes del ferrocarril como parte de la exhibición titulada Mujeres y la Ciudad el 11 de Junio.

Exhibe obras relativas al tren en la exhibición Colectiva en Milagro, invitación de su Alcalde en Septiembre.

2006

Se realiza un mural en las paredes del Casino del Hotel Hilton de treinta metros de longitud por dos metros de alto y se pintan seis obras de óleo sobre retablo en formatos de 1,40 x 1,20 metros con motivos del Ferrocarril para decorar sus paredes.

Se produjo con los alumnos de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil un video para promover la preservación del ferrocarril como examen de la clase de Teoría del color de la carrera de Ingeniería en Producción y Dirección en Artes Multimedia, en los talleres del Ferrocarril titulado “Salvemos el Ferrocarril”.

El 5 de Septiembre se realizó la exhibición individual en la Galería el Mirador de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, en homenaje al maestro Jorge Sweet en el que se ilustra uno de sus cuentos en que el protagonista final es el Ferrocarril quien quita la vida a tintín y su caballo bayo zapallo, título de su historia parte del libro relatos de la vida.

2008

Se realizaron obras en lienzos en la técnica en óleo y retablos de gran formato con una paleta dominante de intensos tonos primarios y formas que permitan visualizar la homogénea geometría del sincrónico andar del tren donde predomina el uso de la espátula y da lugar a una textura en la que se tejen, memorias y anécdotas de nuestra herencia ferroviaria.

Se colocó una instalación de 10 tablas de maderas policromadas (210cms x 50cms) que representan los durmientes del ferrocarril, esto acompañado de 15 obras pictóricas.

Se escribió y difundió en los medios el boletín de prensa que promocionó la inauguración de la exhibición 100 visiones del Ferrocarril, galería Art Inc.

Ubicada en el Centro Comercial la Torre Km 1,5 Vía a Samborondón.

CONCLUSIONES

Haciendo un análisis retrospectivo del trabajo realizado para este proyecto, la respuesta didáctica, artística y cultural ha sido positiva, en el grado en que las imágenes del ferrocarril tanto visuales, audiovisuales y sensitivas han servido como recurso para describir los procesos cognoscitivos y afectivos de la producción plástica hacia la memoria y cultura del Ferrocarril Transandino Ecuatoriano validando así la hipótesis planteada para este proyecto.

- Con esta investigación, queda claro que el arte debe ser utilizado como una herramienta holística que permita el acercamiento de los públicos a sus raíces, a su identidad, debido al alto grado de expresión visual y física que provoca en las personas.
- El arte visto como un instrumento para la comunicación demostrado en este proyecto ya que el arte enseña, crea conocimiento y permite vivir experiencias que luego pueden ser retroalimentadas en un ambiente académico o social.
- La gestión cultural debe buscar abrirse espacios en las tradiciones y vivencias de la comunidad en donde se esté trabajando, como ya lo hemos propuesto, utilizando el arte conceptual para lograr que los públicos se conozcan más sobre sus orígenes y que no se pierdan momentos históricos que pueden llegar a explicar la forma de vida actual de un grupo social.

□

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que como siguiente paso se incorpore la ruta ferroviaria a la función comercial que tuvo en su inicio, así como se propuso en la década pasada, en el proyecto de transporte de carga de Manta a Guayaquil ya mencionado en este documento.

- Que este proyecto sirva como introducción para siguientes estudios sobre el ferrocarril, además de profundizar en el arte conceptual como herramienta los diferentes ámbitos sociales que se presenten.
- Gestionar de una forma más amplia eventos culturales, no solo en las ciudades principales del Ecuador, sino en cada rincón del territorio ecuatoriano, para difundir el arte como principal actividad social.

Bibliografía

- Rodríguez Castelo, H. (1993). *Panorama del Arte, Proyecto Editorial y financiamiento de l Ministerio de Educación y Cultura: Programa Nacional "Nuevo Rumbo Cultura"l*. Quito: Editorial El Conejo, Corporación Editora Nacional, Casa de la Cultura Ecuatoriana.
- Aguadero, F. (2012). *Comunicación: la gran ausente de una teoría estratégica deshumanizada*. República Dominicana: FISEC.
- Aguadero, F. (Intérprete). (julio de 2012). *Humanizar la Comunicación, encarnar la estrategia. Ponencia presentada en el X Encuentro del Foro Iberoamericano Sobre Estrategias de Comunicación (FISEC)*. República Dominicana.
- Alonso, M. (2003). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Sistema de Posgrado, Maestría en Comunicación Organizacional, Primera Promoción, Curso: Profesora Margarita Alonso Octubre del __. *Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Sistema de Posgrado, Maestría en Comunicación Organizacional, Primera Promoción, Curso: Profesora Margarita Alonso Octubre del .* Guayaquil: UCSG.
- Álvarez, A. (2013). *Hacia un modelo integral de medición y*. Córdoba.
- Arcila, M. (2012). *Comunicación estratégica, y estrategias de comunicación para el desarrollo de las organizaciones*. Colombia.
- Argentinos, C. N. (07 de 10 de 2004). *redaccion@argenpress.info*. Recuperado el 21 de 09 de 2004, de *webmaster@argenpress info*: <http://www.argenpress.info/nota.asp?num=014382>
- Bailey, A., & Johnson, G. (1992). *An integrated exploration of strategic decision*. Londres: Documento presentado a la Conferencia Internacional Strategic Management Society.
- Benítez, M. (2009). *Estrategia de comunicación interna para la implementación para el cambio de estructura en la empresa de Telecomunicaciones de Cuba, ETECSA*. La Habana: Universidad de La Habana.

- Biblioteca de la Historia Ecuatoriana. (1931). Eloy Alfaro, Narraciones Históricas, Estudio Introductorio: Malcom D. Deas. En E. Alfaro, *Historia del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, Páginas de verdad escritas por el General Eloy Alfaro gestor de la magna obra* (págs. 389-432). Quito: Editorial Nariz del Diablol.
- Briones, G. (2002). *Epistemología de las Ciencias Sociales*. Bogotá: Comp, electrónica ARFO editores e impresores Ltda.
- Caclini, N. (2008). Los estudios sobre comunicación y consumo. *Diálogos de Comunicación*, 8-15.
- Carrera, J. (s.f.). Editorial. *Guardavía, revista de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Publica - Edición NO 10*, 5.
- CHASQUI. (10 de mayo de 2010). *Humanizar la comunicación: el puente entre el estado de las ciencias y la práctica de la comunicación*. Recuperado el 1 de julio de 2015, de CHASQUI Revista Latinomaericana de Comunicación:
<https://chasquirevista.wordpress.com/2010/05/10/humanizar-lacomunicacion-el-puente-entre-el-estado-de-las-ciencias-y-la-practica-dela-comunicacion/>
- Cisneros, N., Durán, P., Meléndez, V., & García, L. (2012). La comunicación estratégica en la empresa intercultural dentro del mundo digital.
- Cook, F., Rayburn, J., & Abercrombie, C. (2001). The history of marketing thought as reflected in the definitions of marketing. *The journal of marketing, theory and practice*.
- Costa, J. (1999). *Comunicación en Acción*. España: Paidós.
- Costa, J. (21 de 10 de 2003.Octubre 21). Por una empresa coherente que apuesta a las relaciones interpersonales.
- DiariodeMercadeo.com. (12 de mayo de 2015). *Toda la comunicación empresarial debe basarse en la visión estratégica: Joan Costa*.

Recuperado el 1 de junio de 2015, de RadioWeb3.0:
<http://infomercadeo.com/2015/05/12/toda-la-comunicacion-empresarialdebe-basarse-en-la-vision-estrategica-joan-costa>

Díaz, G., Loaiza, N., & Zambrano, L. (2009). *Comunicador (a) Social, énfasis: organizacional*. Bogotá.

Dirección de Comunicación Empresarial e institucional, prólogo de Justo Viñaña. (2001). *Comunicación Pública en el ámbito Local*. In P.-O. C. Badia, *Dirección de Comunicación Empresarial e institucional, prólogo de Justo Viñaña* (p. 269). Barcelona: Ediciones Gestión 2000, S.A.

Escartín, J. (2004). *Introducción al trabajo social*. La Habana: Félix Varela.

Etcheverry, S. (2004). *Algunos apuntes de administración*. Recuperado el 28 de junio de 2015, de
<http://www.unap.cl/setcheve/adm/linkedDocuments/Adm%20.pdf>

Fernández, C. (1997). *La comunicación en las organizaciones*. México: Trillas.

Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública. (2015). *Rendición de Cuentas 2015*. Tren Ecuador 0º, mira, siente, vive, recorre.

Fichner - Rathus, L. (2007). *Understanding Art*. Belmont: Wadsworth Cengage Learning.

Freire, Á. (2011). *Plan Estratégico de comunicación hospitalaria para el Hospital Padre Carollo*. Quito, Ecuador.

Gaglianone. (1986). *El Arte de la Performance*. Recuperado el 5 de Enero de 2015, de <http://performancelogia.blogspot.com/2006/12/la-realida-del-deso-jorgge-glusberg.html>

Gartelmann, K. (2008). *Nariz del Diablo y Mounstro Negro, El ferrocarril más difícil del mundo*. Ecuador: tramaedcionesi.

Gilbert, R. (1997). *Living with Art*. Mc Graw Hill.

Gilbert, R. (s.f.). *Living for Art*.

- Glusberg, j. (1999). *La Retòrica del arte Latinoamericano*.
- Goldhaber, G. (1994). *Comunicación organizacional*. México: Diana.
- González, J. C. (2009). *AMBOS Autoexpresión y comunicación interpersonal en la organización*. La Habana: Ediciones Logos.
- Guayaquil, Museo Municipal de. (2000). *Boletín %, Agosto - Diciembre 2000*. Guayaquil: Gráficas Cervantes.
- Hall, S. (1994). "Estudios Culturales: Dos Paradigmas". *Revista Causas y Azares No 1*, pp 30, 31.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2006, p. 755). *Mtdología de la Investigación*. Santa Fe: McGraw-Hill.
- Herrero,J. *¿Qué es cultura?*. Recuperado mayo del 2007. de <http://www.pnplanguages.org/training/capacitar/antro/cultura.pdf>
- Hesse, H. (s.f.). *El lobo Estepario*.
- Huacón, K. (2005 йил Domingo 4-Diciembre). Maquinaria del Ferrocarril se pierde en Talleres". *El Universo, Sección País*, p. 7 A.
- Huerta de Ortega, C. (10 de Diciembre de 2003). Cultura del Ferrocarril Transandino del Ecuador. (M. B. Huerta, Entrevistador)
- Huerta, C. (25 de noviembre de 2003). Abogada. (M. B. Manzano, Entrevistador)
- Ingram, M. (s.f.). Recuperado el 5 de Enero de 2015, de <http://www.upworthy.com/honeybees-take-on-the-big-guys-in-a-veryfunny-ad-from-greenpeace?c=tkp1>
- Ingram, M. (s.f.). *U - Tube*. Recuperado el 5 de enero de 2015, de <http://www.upworthy.com/honeybees-take-on-the-big-guys-in-a-veryfunny-ad-from-greenpeace?c=tkp1>
- K, M. (2008). *Los modelos de Planificación Estratégica en la Teoría de las Relaciones Públicas*. Barcelona: OUC.
- Kermis. (1998).

- kopler, P. y. (2002). *Marketing Social Estrategias para cambiar la conducta pública*. La Habana: Diaz de Santos, S. A.
- Kotler, P. R. (2002). *Marketing Social, Estrategias para cambiar la conducta pública*. La Habana: Ediciones Diaz de Santos S.A.
- Kotler, P., & Armstrong, G. (2007). *Marketing. Versión para Latinoamérica*. México: Pearson Education.
- Lab, M. (21 de enero de 2013). *A buzzworthy, bottom-up campaign to save the bees*. Recuperado el 21 de Enero de 2015, de <http://www.mobilisationlab.org/a-buzzworthy-bottom-up-campaign-tosaave-the-bees/#.Vui1AdLhBkg>
- Leon, A. (abril de 2013). *Identidad cultural*. Recuperado el 10 de enero de 2016, de <https://arturoleonb.wordpress.com/2013/04/01/identidad-cultural/>
- Maldonado, M. (2012). *¿Qué es la comunicación estratégica?* Obtenido de <http://maridaliamaltonado.blogspot.com/2012/02/que-es-la-comunicacionestrategica.html>
- Manucci, M. (2005). Narraciones corporativas. Comunicación, estrategia y futuro en las organizaciones. 3.
- Marquina-Arenas, J. (2013). *Plan social media y community manager*. Barcelona: Editorial OUC.
- Martín, J. (1994). La Comunicación Plural: Alteridad Y Socialidad. *Diálogos de comunicación*, 60-69.
- Martín, M. (2009). CIESPAL y la humanización de la comunicación: puente entre el estado de las ciencias y la práctica de la comunicación. *Chasqui: revista latinoamericana de comunicación*, 21-34.
- Matisse, H. (2000). Reflexiones sobre el Arte, textos y notas por Dominique Fourcade. En H. Matisse, *Reflexiones sobre el Arte, textos y notas por Dominique Fourcade* (pág. 192). Buenos Aires: Emecé Editores.
- Mendoza, R. (2003). *Exposición en la cual, se explican la razones para Rehabilitar el Sistema Ferroviario Ecuatoriano*. Guayaquil.

- Mintzberg H., Q. B. (1997). El proceso estratégico: conceptos, contextos y casos.
- Mintzberg, H. (1999). *La estructuración de las organizaciones*. Madrid: Editorial Ariel.
- Miralles, A. (1998). Nómadas. En A. Miralles, *Nòmadas* (págs. 61-72). Bogotá: Universidad central de Bogotá.
- Moro, M. (2014). *Marketing digital: Comercio y marketing*. Madrid: Ediciones paraninfo S. A.
- Museo Municipal de Guayaquil. (2000). *Boletín 5*. Guayaquil: Gráficas Cervantes.
- Noguero, A. (2000). *Programa y Técnicas de Relaciones Públicas*. Madrid: Fundación Universitaria Europea de Relaciones Públicas.
- Nonaka I.y Takeuchu, H. (1999). La organización Creadora de Conicimiento. En T. H. Noka I., *La organización Creadora de Conicimiento, Còmo las cmpañías japonesas crean la dinámica de la innovación* (pág. 85). Mèjico: Oxford University Press.
- Nonaka, I. T. (1999). *La Organización Creadora de Conocimiento, Còmo las compañías japonesas crdean la dinámica de la innovación*. Mèxico: Oxford University Press.
- Nonaka, I. y. (1999). *La Organizaciòn Creadora de Conocimiento, Como las compañías japonesas crean la dinámica de la innovación*. Mèxico: Oxford University Press.
- Nonaka, I. y. (1999). La Organización Creadora del Conocimiento. En I. y. Nonaka, *La Organización Creadora del Conocimiento: Còmo las compañías japonesas crean la dinámica de la innovación* (pág. 86). Mèjico: Oxford University Press.
- Peltier, E. (9 de Diciembre de 2015). *New York Times*. Recuperado el 28 de Diciembre de 2015, de International Arts:
http://www.nytimes.com/2015/12/10/arts/international/in-paris-artconfronts-2-crises.html?_r=0

- Pérez, R. B. (14 de 12 de 2015: P.3). *Revista de Banco Central de Cuba*. Obtenido de Revista de Banco Central de Cuba:
<http://www.bc.gob.cu/anteriores/RevistaBCC/2014/Rev%203%20WEB%202014/tecnica-bancaria/reflexiones-en-torno-a-la-comunicacioninstitucional-en-las-organizaciones-cubanas.html>
- Portal, R. (2006). *Planeación de estrategias de comunicación para organizaciones. Guía de trabajo*. La Habana: Universidad de La Habana.
- Porter, M. (1989). *Competitive Strategy*. . New York: The Free Press.
- Rafael, P. (2008). Siete cambios que conducen a una nueva teoría estratégicamente humanizada. *Comunicación, ciudadanía y valores. reinventando conceptos y estrategias*.
- Redacción de Puro Marketing. (14 de 09 de 2015). *Puro Marketing*. Obtenido de Puro Marketing:
<http://www.puromarketing.com/66/24156/presupuestosmarketing-digital-alcanzaran-maximo-historico.html>
- Rey, G. (Febrero de 2002). *Cultura y Desarrollo Humano: Unas relaciones que se trasladan*. Recuperado el 10 de Diciembre de 2015, de Revista Cultura, Pensar Iberoamérica: <http://www-owi-es/pensariberoamerica/ric00a04-htm>
- Rincón, O. (2001). *"Televisión Pública: del Consumidor al Ciudadano"*. Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Roca, J. (4 de Enero de 2003). *Reflexiones Críticas sobre Colombia*. Recuperado el 30 de Octubre de 2003, de Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona: <http://muntadas.mncba.es>
- Sainz de Vicuña Ancín, J. M. (2000). El plan de marketing en la práctica. ESIC Editorial.
- Saladrigas, H. (2005). Comunicación organizacional: Matrices teóricas y enfoques comunicativos. *Revista Latina de Comunicación Social* 60, 1-13.
- Saladrigas, H. (2006). *Comunicología. Temas actuales*. La Habana: Félix Varela.

- Salo, N. (2000). *La comunicación en las organizaciones*. Madrid: Fundación Universitaria Europea de Relaciones Públicas.
- Sampieri, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación*. Colombia: McGraw Hill.
- Santana, J. (2001). *Reflexiones en torno a la comunicación institucional y el Perfeccionamiento Empresarial*. La Habana: Félix Varela.
- Santos Jara, E. (20 de Noviembre de 2003). Metodología de la Investigación Social, Investigación Cualitativa, Presentación de Power Point. Guayaquil, Guayas, Ecuador.
- Satir, V. (1986). *Psicoterapia familiar conjunta*. Prensa Médica Mexicana: México.
- Schein, E. (2008). *Organizational Culture and Leadership*. San Francisco: Market Street.
- Scheinsohn, D. (2009). *Comunicación Estratégica*. Buenos Aires: Ediciones Granica.
- Suárez, C., & Gros, B. (2012). *Aprender en red: De la interacción a la colaboración*. Catalunya: Editorial UOC.
- Torrente, I. (23 de 11 de 2012). *¿Estrategia de Comunicación o Estrategia con Comunicación?* Recuperado el 27 de junio de 2015, de *¿Estrategia de Comunicación o Estrategia con Comunicación?*:
<http://www.flipsnack.com/ADDD7ABA9F7/estrategia-de-comunicaciono-estrategia-con-comunicacion.html>
- Torres, R. (2008). *Humanización de la comunicación y la política para edificar la paz en Venezuela*. Venezuela: Universidad del Zulia.
- Torres, R. (2008). *Humanización de la comunicación y la política para edificar la paz en Venezuela*. Zulia: Universidad del Zulia: Venezuela. Tesis doctoral para optar al título de Doctora en Ciencias Humanas.

- Trelles, I. (2002). *Bases teórico-metodológicas para una propuesta de modelo de gestión de la comunicación en organizaciones*. La Habana: Universidad de La Habana.
- Trelles, I. (2004). *Comunicación Organizacional. Selección de Lectura*. La Habana: Editorial Félix Varela.
- Trelles, I. (2004). *Comunicación y Cultura Organizacional: entramados e interrelaciones*. La Habana: Félix Varela.
- Trelles, I. (2005). *Comunicación, Imagen e Identidad Corporativas*. Félix Varela: La Habana.
- Trelles, I. (2013). Comunicación de la Ciencia y la Tecnología y cultura científica para la prevención de riesgos. Experiencia cubana. *Miguel Hernández Communitation Journal*, 213-231.
- Trice, M., & Beyer, M. (1993). *The cultures of work organizations*. New York: Prentice Hall.
- Vidal Valdés, J. R. (2003). Los Estudios Culturales. *Teoría de la Comunicación*, (pág. diapositiva No 6).
- Vidal Valdés, J. R. (2003). Teoría de la Comunicación CG001. *Sistema de Posgrado Maestría en Comunicación mención Comunicación Organizacional* (pág. 6). Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Viteri, G. (viernes 19 de septiembre de 2003). Ortiz: \$13 millones requiere la vía férrea. *El Universo*, pág. 3 B.
- Vizer, E. (s.f.). *La Trama Invisible de la Vida Social*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Wolton, D. (2004). *La otra mundialización*. Barcelona: Gedisa.
- Zayas, P. M. (2010). *El rombo de las investigaciones de las ciencias sociales*. Recuperado el 30 de junio de 2015, de

<http://www.eumed.net/librosgratis/2010e/822/investigacion%20cientifica%20y%20teorica.htm>

Zubiría Samper, J. (2006). *Los modelos pedagógicos: hacia una pedagogía dialogante*.

ANEXOS HISTORIA DE LA ORGANIZACIÓN

El grupo Kero se forma en Enero del 2003 con la misión de realizar acciones de comunicación que se desarrollen a través del arte. Sus integrantes Paula Rogasner y María Beatriz Plaza de Manzano llevan a cabo este trabajo enfocado en la preservación del Ferrocarril Ecuatoriano.

La historia del ferrocarril inspira este trabajo; antes de 1908 la travesía desde el cantón Eloy Alfaro hasta la capital tomaba dos semanas sobre lomo de burro, con la ayuda de locomotora de vapor se reduce a de doce horas. La construcción de la vía férrea fue azarosa, causó grandes pérdidas en vidas en la instalación de sus rieles y durmientes a través de los Andes.

La invasión peruana durante su construcción causó que desviarán los fondos asignados para llevar 26.000 hombres a la frontera, lo que desanima al Perú de su intención cuando se enfrenta con la decisión de los Ecuatorianos de defender su frontera, subiendo el costo de los bonos de la deuda emitidos por del Estado y que con su trabajo se pagan completamente a Inglaterra, siendo parte de la historia de logros de los ecuatorianos.

El ferrocarril en palabras del General Alfaro;

“Ante el beneficio que reportaba a la Patria amada, me consideré recompensado también y profundamente agradecido de mis nobles copartidarios, especialmente de mis valerosos camaradas que, en cada uno de sus triunfos, dejaban expedito el camino para el avance de la locomotora hacia la cuna de los Shirys, y con sus toques marciales y de dianas en cada triunfo que obtenían, saludaban al progreso material de la Nación”
(Biblioteca de la Historia Ecuatoriana, 1931),

En este libro que recopila los discursos del Viejo General, él comparte su desilusión cuando el congreso le niega la realización del contrato para poder tender el trazado de sus vías hasta el río Amazonas, así como la idea de realizar un canal transoceánico que una el continente con las Islas Galápagos, propuestas que incluso hoy tienen mucho de progreso. Las tradiciones cultura y preservación de esta obra que sí logra el General, merecen el trabajo conjunto de los ciudadanos cada uno

desde su quehacer razón por la cual se registraron los relatos, leyendas y los procesos de comunicación que parten del plan, uno de estos, rendir homenaje a quienes fueron parte de esta hazaña. La Historia del Ferrocarril investigada se adjunta.

Es importante la comprensión de los factores sociales, culturales, económicos, estéticos, su interacción entre sí y con la comunidad para dar apoyo a esta empresa al igual que indagar como otros países americanos que comparten esta situación han encontrado soluciones para preservar este patrimonio logrando que continúe funcionando como es el caso de Costa Rica en el que es parte importante de sus atractivos turísticos y continúa su rescate de las rieles.

Durante el siglo XX en nuestro país se generan varias propuestas que mantienen viva la acción del Ferrocarril, estas dejan huellas como la que a continuación se relata y que disparó la imaginación de quien escribe por las incontables maneras de producción de conocimiento que ofrecería si se continuase; “Tren de la Salud” del cual se adjunta su folleto informativo, donde indica la gestión por parte de la Fundación Corazón del Pobre” con el apoyo de la Junta de Beneficencia de Guayaquil, hace más de cuatro décadas liderado por el Dr. Marcos Molina Jurado quien habilitó los vagones del Ferrocarril como consultorios para permitir que médicos especialistas y voluntarios reciban en cada parada a los niños, adultos y ancianos de estas zonas rurales atendiendo consultas médicas generales, específicas, electrocardiogramas, exámenes de laboratorio y estudios epidemiológicos de manera gratuita.

Este servicio y muchos otros que permitiría el espacio de interacción con los pobladores de la ruta del ferrocarril en su recorrido diario también motivaron los movimientos por esta causa.

ENTREVISTAS A PROFUNDIDAD

Entrevista al Señor Jacinto Plúas

Jefe de Control de los Talleres de la ENFE en Durán Vive

y trabaja en Durán tiene 3 hijos.

Respecto al Ferrocarril le interesa renovar los talleres a quienes considera su casa, quiere arborizar, pintar y limpieza.

Comenta que el nuevo Gerente General de la ENFE se llama Arquitecto Germán Jaramillo Pino. Que se está dando una revisión al comodato, además nos dice que hay un contrato de acuerdo con la CIA Andrade Gutiérrez para dar aditivo para sacar el óxido y pintar, otro problema es la iluminación que tienen 60 años los cables y no hay luz. Para mejorar las instalaciones, mano de obra hay, con el grupo que tenemos si hay un problema en la vía, todos vamos, desde el conserje, el estado no da mayor apoyo, se necesitan 3 canecas de pintura y una escalera o andamio. Nos interesa arreglarlo pues pasamos más tiempo aquí que en nuestro hogar.

Tiene 21 años como trabajador del Ferrocarril porque en ese entonces había la posibilidad de que alguien que se jubile permita que entre en su lugar un familiar y en su caso fue su suegro “pues no tenía hijo varón entonces me dejó a mí”. Comenzó como guardián de ahí secretario de Jefe de control, ahora es jefe desde el año 1999. Su suegro que trabajó 27 años entró por el papa ferroviario jubilado también, su suegro era carpintero excelentísimo, hacía muebles para la Presidencia de la República. Sus sueños, objetivos y metas son salir con su jubilación y empezar a recorrer el Ecuador sólo, pues su esposa hace 5 años partió fuera de este mundo.

Tiene 3 hijos mayores de edad, la primera es Economista del Ecuador, el segundo es electro mecánico trabaja en Record motor. El tercero el más vaguito, le afectó la partida de su madre, ha repetido 2 veces el año, tiene 19 años, está en 5to año, quiere ser médico, es experto en radiografía, aprendió a tomar rayos x con su sobrina radióloga – tecnóloga, él la reemplaza a ella, pero ahora necesita trabajo, él quiere trabajar donde sea. Si salimos de la empresa, el proyecto de rehabilitar a la empresa en manos privadas por el gobierno Canadiense si se requiere contratarlo en lo posterior está dispuesto.

“Tenemos buenos torneros son excelentes y soldadores excelentes. Pienso que el turismo necesita la máquina a vapor, tenemos aquí dos compañeros excelentes, Segundo Amón y Oswaldo García. No hay contado, con la nueva ley de seguridad

social no hay ni esperanza de jubilarse pues se requiere llegar a los 65 años de edad y treinta de servicio, y yo tengo 46 años, empecé a trabajar aquí a los 23 años. Jubilándome podría tener un taller propio de electrónica con mi hijo y mi hija que lo administre y dejarles un trabajo fijo a mis hijos.

En la jubilación tienen un contrato firmado de recibir \$1000,00 dólares por cada año de trabajo en el contrato colectivo vigente lo estipula. Todavía en 1999 sin dolarización un compañero salió con \$28'000.000,00 de sucres, hoy él ganaría \$25.000,00. El proyecto de ellos por lo cual todo dinero del Estado pasa a un fondo de solidaridad se hizo apelación en lo que les dicen que con la venta de los activos improductivos que tenga la ENFE serán para fondo de reducción de personal. Hay fideicomiso de la ENFE en el Fondo Pichincha del Banco del Pichincha. Lo que se vendió de rieles fueron pedazos pequeños, licitación de chatarras. La ENFE le sigue juicio a la Alcaldesa de Durán, el Gerente de apellido León, por levantar los rieles, las cuales ingresó a la ENFE.

Ingeniero Guillermo Davis

Ecuatoriano de 46 años, vive en el cantón Eloy Alfaro, es casado de profesión Mecánico Industrial.

Me ocupo de darle el mantenimiento a las locomotoras en escala que hizo mi papá, Guillermo Davis Piñerez. Nacido el 20 de Enero de 1905. La locomotora la comenzó en 1963 y la termino en 1967. Es tipo Union Pacific. Esta máquina solamente funciona en México, pero mi padre tomó el modelo de una revista, el también era mecánico industrial. Mi padre entró a trabajar al ferrocarril a los 11 años, en 1916. Fue contratado formalmente el 16 de Enero de 1921. Se retiró el 31 de Diciembre de 1967. Apenas murió mi padre entre a trabajar al ferrocarril, en el año de 1968, aunque solamente trabajé 5 años. Salí para cambiarme a un trabajo mejor, a la Crown Cola, a fabricar tapas. Mi padre hizo las locomotoras a escalas porque decía que desde que nació tuvo la idea de construir trenes. A los 9 años construyó su primer tren de juguete. Las ruedas sincronizaban los movimientos de los brazos del tren. Le había hecho caldero y chimenea por donde botaba humo al prenderlo. Así, esa máquina la vio un gringo apellido Lewis que se enamoró de la habilidad del niño y le prometió que lo contrataría para trabajar en el ferrocarril.

El niño Davis hizo funcionar su trencito en el andén ferroviario en 1915. El dueño de este pueblo era de apellido Durán y el cedió las tierras para que se críe el pueblo. La promesa de Mr. Lewis se cumplió en 1921 cuando lo llevó a trabajar. Este joven desde que entró al ferrocarril mostró su destreza en la mecánica. Al año ya ganaba sueldo de operario, rápidamente ascendió él como la espuma. Cuando tenía dos años trabajando ya no quería ferrocarriles de juguete sino de a de veras. En ese tiempo el superintendente de la ENFE era Mr. Duna y él lo apoyó para que construyera la primera locomotora. Esa máquina la exhibió en Quito en 1930. Mi padre tiene 28 años de fallecido. Murió el 7 de julio de 1980. Sus locomotoras a escala estaban sin funcionar. La segunda locomotora que mi padre construye la comienza en 1948 y la terminó en 5 años en 1953. En 1955 la exhibe en la piscina Olímpica y en 1956 en la Agropecuaria. El parque de distracción en Guayaquil. Todas estas máquinas son a vapor.

La tercera es esta que tengo aquí. La segunda locomotora es tipo 30 de las máquinas que llegaron al ENFE pero a escala. Mi padre la sacó de una revista.

Estaba viejo pero no cansado, y llamó a mi madre: “Amada, ven acá. ¿Te parece bonita? La voy a hacer” “No Guille, le contestó mi mamá, tu no haces más máquinas”. “Yo la hago, ¡carajo!, dijo él”. Así entre el 66 y el 67 la termino el mismo año que se retiró de los ferrocarriles. Las máquinas que construyó mi padre tienen 200 metros de rieles. Mi abuelo vino al país traído por Eloy Alfaro. Mi abuela era colombiana. Mi abuelo estuvo 5 años y se fue, su nombre era William Davis. El abuelo de mi esposa era militar y se conoce con mi abuelo en combate y le dijo que se vaya con él, pero ella no quiso irse. Entonces mi abuela se quedó con el bebé (mi padre) de un año de edad. Mis abuelos eran dos hermanos, Miguel y Manuel, el uno liberal y el otro conservador. Pelearon en los combates y ambos murieron de vejez en casa de mi padre. Todos los 16 de Septiembre por las fiestas de Durán enciendo los trenes a escala y permito a los niños pasear sobre ellos.

Edison Gallardo

Ecuadoriano, Rector del Colegio Mixto Particular Técnico Industrial España, Casado con la Sra. Ing. Comercial Fátima de Gallardo.

Pienso que la única solución para el Ferrocarril es que la Empresa Privada lo administre. Debería crearse una Fundación con fuerza política y social pues ha

habido innumerables intentos pero no ha sido posible debido al problema del costo de la infraestructura que es muy alto. El esfuerzo realizado para investigar la posibilidad de recobrar el ferrocarril no está dando resultados puesto que no hay recursos económicos destinados para ello. Estos recursos deberían directamente ser administrados por la Cámara de Comercio o la Cámara de Turismo. El rehabilitar el ferrocarril es una decisión netamente política. Cecilia Calderón de Castro propuso directamente al congreso este logro pero su proyecto fue vetado. Los duraneños de la vieja guardia se levantaban y se acostaban con el silbato del ferrocarril.

Yo nunca he entrado a los talleres del ferrocarril, pero me parecería muy interesante realizar un convenio con el ferrocarril para recuperar ese patrimonio nacional. Además de que se convertiría en una magnífica plaza de trabajo para nuestros jóvenes preparándose en carreras técnicas. Los trabajadores serían las personas mayormente adecuadas para enseñarles a los jóvenes a utilizar y reparar las maquinas. Los estudiantes podrían hacer pasantías para trabajar en la parte eléctrica, se abrirían nuevas postas de trabajo para las próximas generaciones de ese bello cantón. En realidad yo no tengo mucha fe en la recuperación del ferrocarril. Si los representantes del pueblo no se lo proponen, nada sucederá.

Tania Riera

Ecuatoriana, soltera, nace en Milagro, tiene 20 años, vive con sus padres, su objetivo es entrar a la fuerza militar marítima o aérea americana, quiere calificar no como tropa sino como oficial para lo cual va a obtener primero un Associates Degree. Dice que el entrenamiento es duro los 3 primeros meses. Fue alumna en el evento del tren asistió a las fotos y al evento final.

La clase fue imaginativa, no tanto como dibujar si no lo que te imaginas, sientes o haces. El tren es increíble, ganar se podría ganar, no hay el apoyo, pero sería muy bueno para el Turismo. Viajé en el tren en Milagro cuando tenía 12 años, este funcionaba, iba a Bucay con mí mamá y hermanos, tíos y primos, mí tía tenía familia, iba una vez cada dos meses.

Quitaron los rieles cuando entró Lester Andrade, Alcalde de Milagro, lo quitó por que decía que como podía pasar por media ciudad, que le daba mal aspecto y por último, el Alcalde Bucaram lo quitó del todo.

Los Milagreños no querían que lo quiten, por su importancia como patrimonio cultural de la ciudad, sacaron por el periódico local las protestas, pero no sirvió.

Tal vez si todos se hubieran reunido no lo sacaban. Influyó en mí para pensar en el tren, hoy nada más se usa el bus, y para saber que era propio del Ecuador algo que el resto de los países no tienen.

¿Has viajado en el techo del Ferrocarril?

Si súper éramos pocos los que viajábamos en el techo del tren, el resto eran gringos, para los extranjeros era la fascinación ir en el techo. La atracción para el turismo es increíble.

¿Qué dice el actual alcalde?

El actual Alcalde ya no se preocupa, ahora dicen que después de las reuniones sobre el tema, que pasará detrás de la ciudad y que van a construir una estación de trenes pero cuentan con el apoyo económico suficiente para hacerlo.

¿Hay alguna solución para el Ferrocarril?

Hacer bastantes movimientos de parte de las personas, luchar, hablar, levantar a las demás personas.

¿Y la orquesta de Stump que te pareció? (música con maracas recicladas de botellas de agua decoradas con cinta aislante y pepitas de fréjol)

Sirvió para llamar la atención, saber que todo no es tan serio, que se pueden hacer cosas divertidas y del evento me pareció que los niños actuaron increíble.

Abogada Colombia Huerta

Ecuatoriana, guayaquileña, abogada, nacida el 2 de Agosto de 1952, casada con el Ingeniero Francisco Ortega Gómez, tiene 2 hijos Sergio Ortega Huerta de 13 años y Francisco Ortega Huerta de 15 años.

¿Toda la familia asistió a la feria de artes en los talleres del ferrocarril en duran el 19 de octubre del 2003? Si, toda la familia asistió.

¿Qué significa para usted el ferrocarril?

El Ferrocarril me sugiere dos visiones diferentes; la mía de mí experiencia en el tren de niña y otra de adulta, alegre, vital, de maravillosos paisajes, de comunicación con los indígenas.

De mayor me subí al techo en plan turístico, no ya como pasajera en camino a un destino; eso fue lo que yo viví con este cuerpo y la otra es la que yo viví por mí abuela, que se vuelve angustiada, atemorizante, un viaje como pasajero porque no había otro medio de comunicación más rápido. Fue el viaje de una pareja que no alcanzó a llegar a tiempo y que

en el camino recoge retazos de la pesadilla que vio su padre el día anterior cuando trasladaron al General Alfaro a Quito, pues en muchos de los poblados estaban todavía alcoholizados.

Ella llega a Quito el 28 de enero de 1912, sin saber que su padre estaba muerto, viaja con la esperanza de impedir la masacre, viaja rogándole al Arzobispo de Quito que pare la masacre, antes de viajar le envió un telegrama desde Guayaquil, pues ya sabían todos que iba a haber una masacre.

El Gobierno era del Dr. Carlos Freile Zaldumbide y su legado conservador vive hasta el día de hoy, Plaza Gutiérrez es quien los entrega en Guayaquil y se lava las manos; muere mirando la estatua del General Alfaro bajando en la estación del Ferrocarril en Huigra. Ella viaja con su marido para implorar en persona, para impedir el asesinato. Debe haber llegado en la tarde, cuando ya se habían consumado los hechos. La regresan a Guayaquil, entra en crisis emocional.

Mataron a su padre, tío y primo; tres Alfaros, al Señor Serrano, a mí abuelo Coral, dueño del periódico de Guayaquil porque era conocido como un hombre leal, esa fue la razón por la que lo cogieron preso sin tener nada que ver, temerosos de que al asesinar al General Alfaro él use sus recursos económicos en contra de sus asesinos.

¿Fue la hija del General Alfaro quien puso el calvo de oro en los rieles al finalizar la construcción del ferrocarril?

Fue América Alfaro la que pone el clavo de oro en la inauguración del Ferrocarril, dicen que esa fue la fiesta más hermosa que tuvo esa familia; estuvo el Arzobispo de Quito y dio un discurso halagador al General, por que reconoció que no era el demonio el que entraba a la Cordillera, era el progreso. Pues los productos de los indios podían ser trasladados con más facilidad.

El Ferrocarril es único en su línea, en su trazado, tiene 2 aspectos desvinculados de lo personal, el primero como inversión en turismo Y aún todavía la inversión económica, aunque parezca mentira como transporte de personas lo utilizan mucho los indios

Si existe el trazado sólo el mantenerlo es como que tú tengas una reliquia valiosa y no gastes en mantenimiento y aún más te robes las rieles.

En Europa aún existen los trenes, van a decir que por que va lento, aquí se utilizan en 2 formas; en las 10 horas de viaje en tren entre Durán y Riobamba, el peligro es casi nulo; en carro son 6 horas de viaje.

Sacar este viaje el tren que te demuestra la geografía ecuatoriana es casi comparándolo con obras magníficas de otros países, es nuestras pirámides lastimosamente con un costo humano alto, muchas vidas costaron ese trazado en zigzag para subir a la nariz del diablo.

Yo no soy una enamorada del tren, soy una enamorada de la realización del tren y me duele que tanto esfuerzo se diluya, Soy enamorada de la idea del tren. Mis recuerdos, de niños corriendo, mi hermana Cecilia teniendo soroche cuando subíamos a la Sierra. Cuando fui muy pequeña subí de Durán a Riobamba en 1960 con toda la familia y de bajada fui en el techo del Tren con toda la indiada que traían gallinas, recuerdo que éramos tantos que no entraban, yo estaba bañada de tierra cuando llegamos a la costa, nunca sentí lo lento del tren cuando llega a la Costa, no llegamos a Durán llegamos a Bucay, hasta el año 1985 funcionó todo, lo había cogido la compañía de Quito Metropolitan Touring.

Nada comparable con viajar en el techo del tren, valió la pena. Dentro de los vagones donde viajé de niña, me aburrí, en cambio si viajas en el techo, en el primer vagón, eres el rey del mundo. Para evitar el polvo las indias que van en el techo se amarran el chal.

Veo el Sol en el futuro para el tren, yo creo que es muy fácil el rescate.

El Ecuador estaba convulsionado, había una revuelta en marcha por que se había muerto Estrada, y subió este hombre y Plaza ya se veía. Todo el mundo estaba haciendo escándalo, a Montero lo matan en Guayaquil.

¿HOY NO HAY PASIÓN?

Si hay pasión por el dinero, desmesurada, pero ahora si hay personas que ayudan a los pobres. Cambio de Latinoamérica. Aun cuando el mundo es uno. Ese es el sueño de la nueva metodología, hay que soñar todos para construir la realidad. Hay que soñar todos para producir, él cuidarlo todo, es global, global él cuidar del mundo. Se necesita una filosofía un pensamiento, Un poco el movimiento ecológico lo está haciendo, ahí hay mártires, también chantajistas. En Quito hay dos, abraza el árbol que viene de la India de la filosofía pacifista de Gandhi, Tú casa los del tercer mundo. Es gente Norteamericana que expone su vida por las ballenas. Portugal,

Destrozando el mismo aire que respiramos por todo lo que sucede en el ambiente, nos sucede a todos.

El Toni suizo, un muchacho joven que siente el dolor de los pueblos pobres ayuda desde los 19 años a hacer puentes. Aquí hizo más puentes que el gobierno y sin plata. Él se enfermó gravemente y dijo que se salvó por la gente que reza por él. El corre muchos riesgos.

Todo cambia, los principios liberales del romanticismo y la era internacional; hoy no es sólo el movimiento latinoamericano, nosotros tratamos de tener dignidad. Mi esperanza en Ecuador, sigo viendo gente que funciona, el que hace la obra poco a poco no le interesa que lo sigan o no lo sigan, lo que haces no alcanza a todo. Veo que cada vez más ha entrado la idea, si quieres salvarte, ¡ayuda! Tú felicidad está en ayudar_ esto es el movimiento, que dejas de estar aburrido, tienes actividad, vas a entrar en contacto de los humanos.

El escribir es un viaje interior. Los grandes maestros de arte tuvieron alumnos. Liberalismo, Romanticismo, individuales, América es la vinculación de diferentes estratos sociales. Para alcanzar reivindicaciones. Napoleón, la revolución francesa propone egalité, fraternité, liberté. Los artistas de drogas, vivieron etapas y circunstancias distintas. < ¡Ayúdate ayudando!>.

Así como la muerte de Alfaro en el país se sucedieron otras como la <matanza de obreros de 1922>, los culpables son la oligarquía Serrana unida a los codiciosos de siempre. Se deben ver los descubrimientos científicos, son resultado de encontrar lo que está en la naturaleza, lo único nuevo es porque es mío y mi visión es única. Mi visión tiene muchas coincidencias, es el sentir y el pensar de cientos. Los sueños se vuelven realidad cuando los sueña mucha gente. El Ferrocarril es un sueño común, fue el comercio, el inicio de un intercambio, pero quien inicialmente prendió la chispa entre la costa y la Sierra fue el comercio de los espóndilos.

Economista Martha Marques López

De estado civil casada, tiene dos hijos, nace en Guayaquil, es criada en Durán su función actual es ser administradora del Colegio Matutino Particular L.T.V. Sueños, metas; En la comunidad donde se crió que es Durán progrese que los de mayor alcance se preocupe por realizar obras con no para el momento, las calles se construyen sin cemento, sin estructura, que se hagan cosas a futuro.

Sueños con respecto al Ecuador; Que salgamos de esta crisis que nuestros compatriotas no tengan que salir del país.

¿Ha viajado en tren? De pequeña varias veces de los 8 a los 12 años.

¿Quiénes se han unido en la Fundación?

Todos los rectores de los Colegios de Duran, idea del Dr. César Olivo Esparza recuperar el tramo Durán - Yaguachi y piensa que en nuestro cantón donde pasaba la locomotora estaba quedando olvidado se reúne con ellos para idear como educar a los jóvenes para rescatarlo, la primera reunión se dividió en comisiones y pidió que los rectores de colegios nacionales de Durán ver por la patria y su tradición lo que nos llevaba a realizar algo por el ferrocarril.

¿Por qué formaron la Fundación?

La formaron porque desde el ámbito educativo se trabaja no solo dentro de cuatro paredes, debemos pensar en nuestra comunidad, en los padres de familia sin empleo, es importante mejorar el tren e incluso recuperar las lanchas que funcionaban como transporte a través del río Daule, Yo estudié en el Colegio Amarilis Fuentes y todos los días viajaba en lancha a Guayaquil que están parqueadas en los talleres del Ferrocarril.

¿Qué resultados han obtenido?

El Dr. Olivo tiene a su cargo los Colegios de Yaguachi y lo hizo allá, Él está en Milagro de Supervisor, cierran clases.

Susana Medina

Hay muchos padres involucrados, y se ha convertido en una ventana política, sobresalir en esto para ser concejal puede ser una opción para el Supervisor. Cuando no vieron resultados, no siguieron.

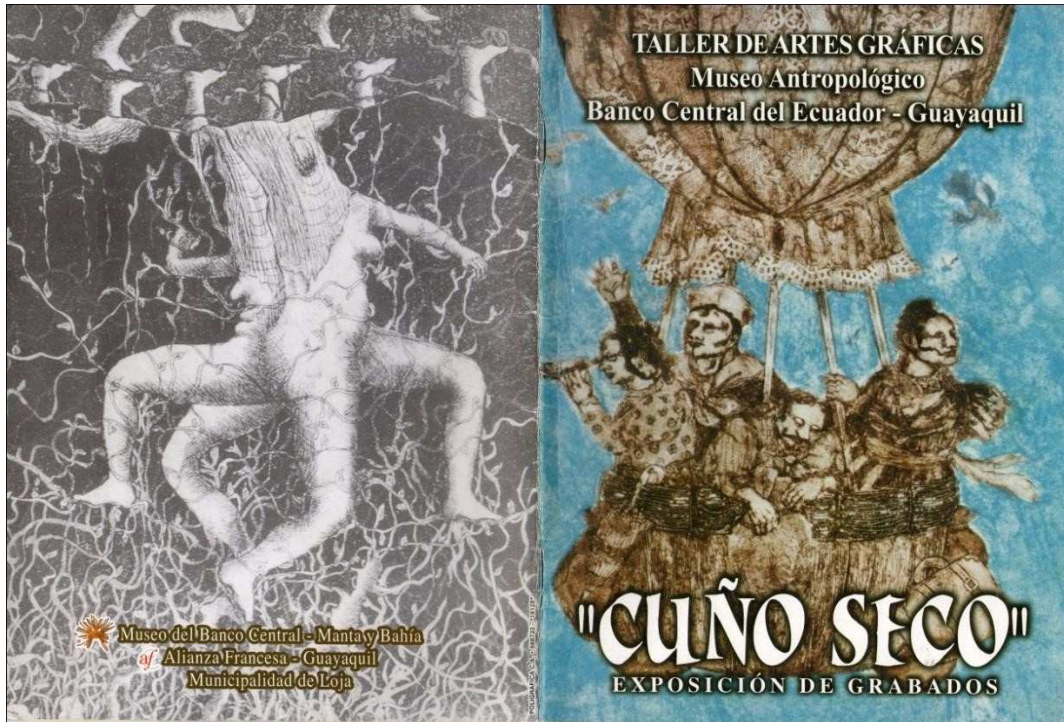
La alcaldía tiene juicio no solo por haber retirado 300 metros de vías, sino por dos kilómetros le iba a llegar libre del problema proveen paros por los trenes, cubrir las entradas principales de tránsito, el desarrollo del Pan (sistema de carreteras) es más corto, nuestros moradores con mejores no funcionaban sector de negocios de comida el “Pan”.

Museo, la alcaldesa proyectó realizar el museo del ferrocarril

Y propone un lugar de carga por el “Recreo” (espacio barrial), da 3000 hectáreas o 10 hectáreas para que le cedan al municipio, plazoleta de exposiciones, carga personas, dinero, camionetas para traer a Durán.

Proponer a las autoridades observar la posibilidad de restaurar el tren de la Salud que estuvo en funcionamiento décadas antes, para que se realicen investigaciones de medicina; permitir vagones para espacios de comunicación también a otras disciplinas por ejemplo estadísticas cuya unidad de observación serían las 70 poblaciones a lo largo de las vías férreas, literatura que permita escribir, investigar sobre los mitos, leyendas y costumbres de nuestros pueblos y brindar una biblioteca móvil y de ser posible que permita presentaciones de los cuentos quienes se beneficiarían del intercambio narrativo. Vagón para la expresión artística en el cual pintar, hacer videos y fotografiar la fauna; exhibir obras de arte e instalaciones. Vagón de música, para rescatar composiciones locales, promocionar artistas, compartir y atraer a la llegada del Ferrocarril.

Exhibición Itinerante Colectiva Cuño Seco; Museo del Banco Central de Manta y Bahía y Alianza Francesa de Guayaquil



Tránsito de Cuño Seco

Más se pueda ignorar que en sus exposiciones más recientes a través de los tiempos, el grabado ha sido una de las técnicas más empleadas para difundir el arte, al percibirse con una su intrascendencia, pero después, poco a poco, fue ganando su propio espacio como disciplina independiente. De ahí hasta nuestros días, cuando los procesos de crisis y empobrecimiento que vivimos nos impiden tener acceso a obras originales y costosas, el grabado, gracias a su multiplicidad, se puede exponer con el mismo cuidado, lo grande muchos cultores y obteniendo por tanto gran difusión. Los cultores dejaron de verlo como el puntito pobre de la pintura y volvieron sus miradas a su valioso lenguaje. En nuestro país se han abastecido talleres de grabado exclusivamente, la mayoría ligados a escuelas de arte o talleres, el Banco Central del Ecuador se lo cuando quedase atrás en este fenómeno cultural y, gracias a la iniciativa de la Dirección de Museo de la Región 2, abrió sus puertas a un taller de grabado.

Esta muestra es entonces producto de ese esfuerzo, del proceso de un año de trabajo ininterrumpido, tiempo en el cual se desarrollaron dos ejes didácticos: uno a cargo del artista grabador ecuatoriano Wilfredo Píng Muro y otro bajo la conducción de Carlos Del Juncal, artista cubano de gran nivel internacional, que ha permitido ensayarse el oficio de los nuevos grabadores.

El proceso de aprendizaje comenzó con la evaluación de las aptitudes de los más novatos y el acercamiento de los más avanzados, desde la diversidad de los tipos hasta la calidad de los resultados, pasando por la influencia de sus técnicas y dimensiones, etc. Los integrantes, con dedicación y paciencia, fueron tomando contacto con la diversidad de las técnicas empleadas en el grabado: linóleo, litografía, colografía y litografía mixta. Al alcanzar el segundo eje didáctico, como parte del convenio con el Taller Departamental de Grabado de La Habana-Cuba, asistió al taller el maestro Carlos Del Juncal y pudimos bajo su dirección recrear los sectores de la colografía, aguafuerte, aguatinta, grabado al acero, punto seco, y demás modalidades del grabado en metal.

Es necesario destacar que durante el tiempo que este taller ha operado, los integrantes pudieron adaptarse a diferentes ambientes: con los talleres universitarios de los talleres de grabado, con el espacio de una escuela con recursos de carbón y papel, etc. Todo esto, de una a otra forma, fue perfeccionando a los integrantes que además pudieron dedicarse a cualquiera de las técnicas, litografía, colografía, etc. es decir, todo aquello que conforma la parte material de su universo artístico.

De lo interesante a los resultados expuestos de los expositores, podría asegurarse que el conjunto es excelente y diverso: las tendencias a veces se alejan de las corrientes más tradicionales del arte, en otras ocasiones son eclécticas, sin embargo es visible que todos quieren expresarse del modo más personal posible. No quisiera olvidar aquí sobre todo el pensamiento que hay en cada trabajo de este taller, es decir, además que cada trabajo de los pintores que los crearon trae por dentro un mensaje.

Para finalizar diré que esta muestra cumple su objetivo, el objetivo es difundir la disciplina del grabado y estar cerca de cuatro ciudades a saber: Loja, Cuenca, Manta y Píñon, además de Guayaquil, su punto de partida. Confiamos que el público se acercará a estos talleres grabados buscando en ellos sus propias interrogantes y mensajes.

JORGE VILLASCO MACKENZIE

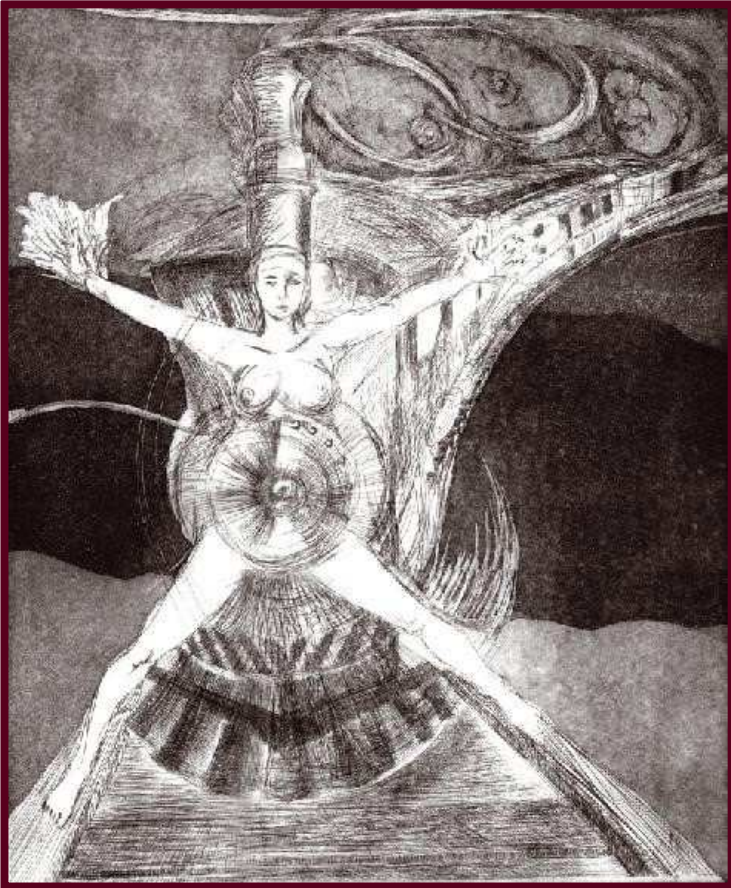
4

MARÍA BEATRIZ PLAZA

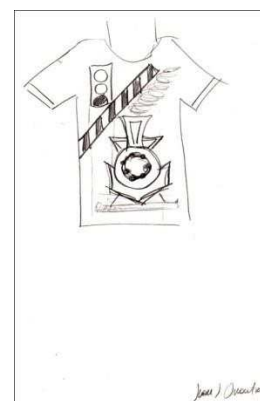
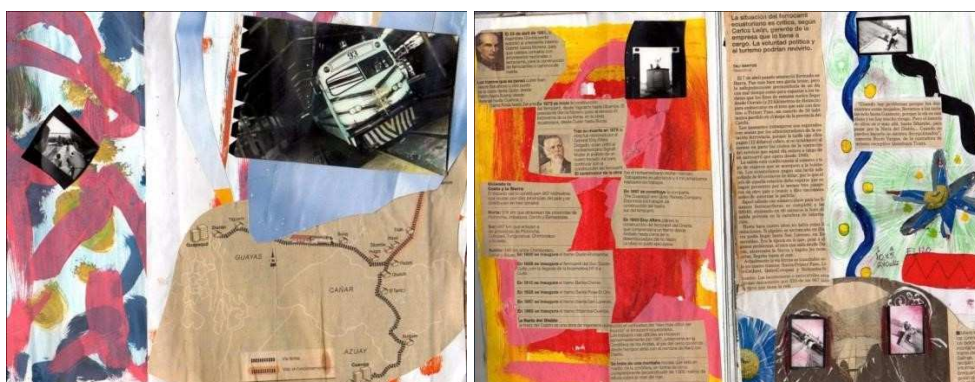
Aguafuerte - aguatinta "El tren"

María Beatriz Plaza, es una artista joven pero de dilatada trayectoria, esta vez trasladada sus nuevos trabajos neo impresionistas al aguafuerte, recordando como James escenas del antiguo ferrocarril, su inmediatez actual contrastando con el movimiento que ella le impone en sus trabajos. En sus grabados hallamos cierto apremio, pero creemos en su capacidad de trabajo y su ingenio.

10



Feria de Artes en homenaje a la Comunidad Jamaiquina; Estación de Durán el 19 de Octubre del 2003; libro de artista, diseño de invitación, camiseta, foto de estudiantes, carta al Director del Brookdale College, Fotos del Evento; Grupo de Danza Patty Salcedo, Museo in situ del Ferrocarril, foto de la Lic. Paula Rogasner, foto de la Sra. Felicia Brown en su discurso, exposición de obras de arte, fotos de las obras de teatro del Colegio Cebi y presentación de Stomp







Maria Beatriz Plaza de Manzano
 Guayaquil, Septiembre 12 del 2003.

Mr.
 James Whitman
 Brookdale College

Dear Mr. Whitman
 There is a dream that may come true, that is to have an awakening movement to recover our "ferrocarril" a national treasure that contributed to the nation's unity for almost a century (1906).

To be an art professor at the Brookdale College has been a rewarding experience, (I love it!), that is why after proposing for 2D Design final exam a happening which goal was to learn from oneself I have come to the conclusion that it will also happen if we join efforts for a common goal.

I believe in the wish-power and today after meeting the Director of the Historic Park, he agreed to let us use its space for this matter, I had told Ray about this idea, and somehow it is happening.

I know this project seems ambitious but I have had experience in this matter from working at the Museo Municipal of Guayaquil.

I hope that you give us your authorization.

Best Regards
 Maria Beatriz Plaza de Manzano
 Maria Beatriz Plaza de Manzano

You not only have my permission and even better, your authorization, but also my congratulations and appreciation for "turning" our kids on to art.

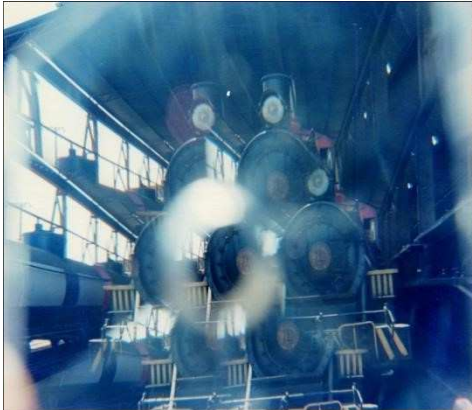
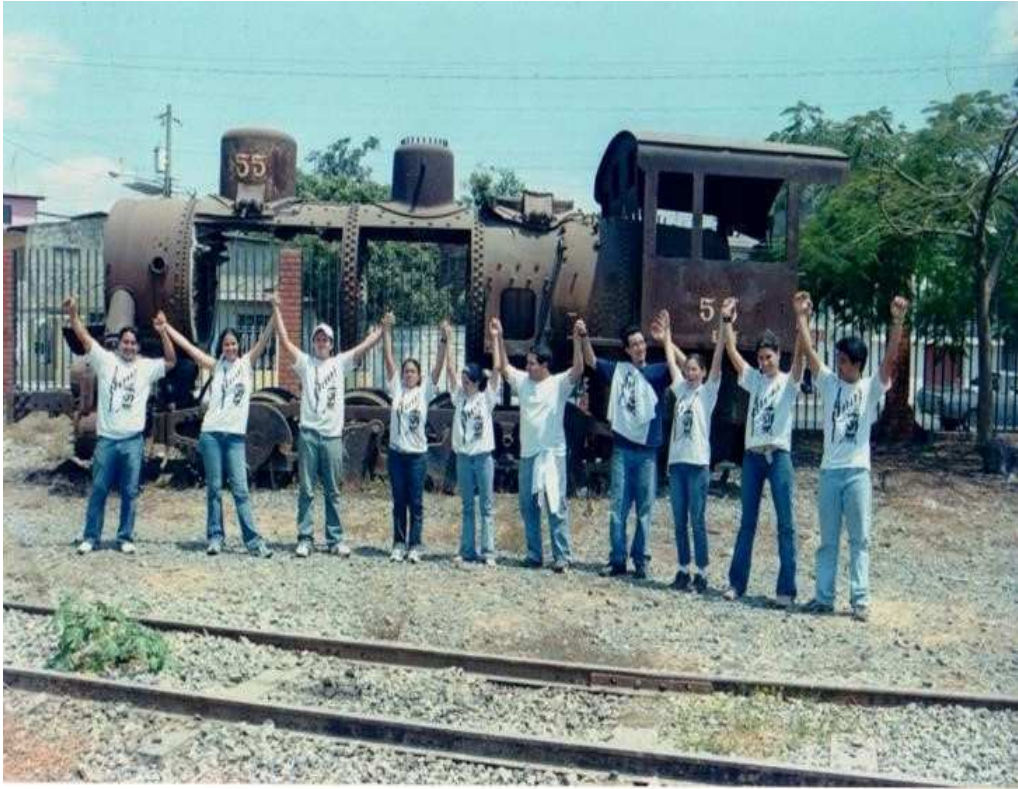
Approved
J. Whitman

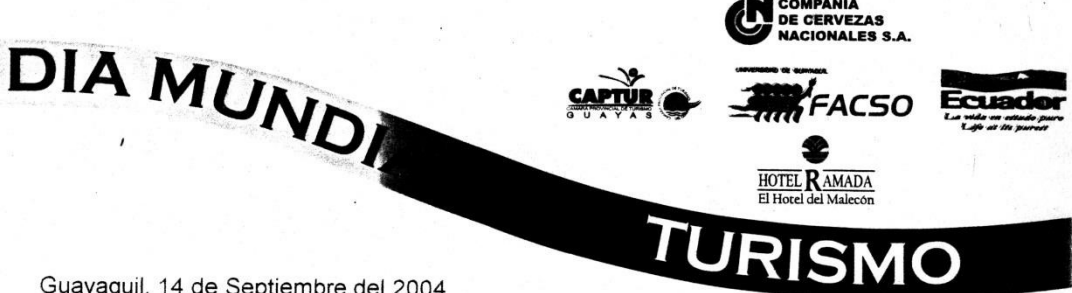
I want an invitation to the show



2004 Febrero, Actividades Culturales en la Estación del Ferrocarril, Fotos de los alumnos, en el performance armando durmientes del Ferrocarril, y otros







COMPANIA DE CERVEZAS NACIONALES S.A.

CAPTUR GUAYAS

FACSO

HOTEL RAMADA El Hotel del Malecón

Ecuador
La vida es un solo paso
Léela en tu journey

Guayaquil, 14 de Septiembre del 2004

Ing.
Alberto Sánchez Varas
Director Ejecutivo
Junta Cívica
Ciudad.-

De mis consideraciones:

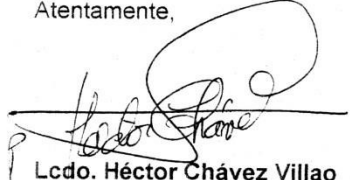
La Organización Mundial del Turismo (OMT), ha considerado al Turismo como un factor de Desarrollo de los Pueblos del Mundo y de la Eliminación de la Pobreza. En Nuestro país es considerado como el tercer rubro en generar divisas.

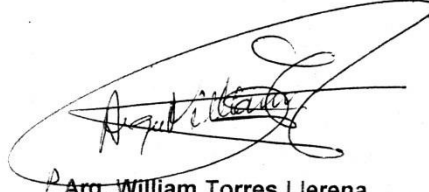
La Escuela de Turismo y Hotelería de la FACSO, tiene el alto honor de invitar a Usted, para celebrar el **Día Mundial del Turismo**.

Su presencia servirá como estímulo, para la superación de los estudiantes de ésta especialización, quienes han realizado este evento Cultural y Turístico con dedicación y esfuerzo.

Sin otro particular me suscribo de Usted, no sin antes reiterar mis mas altos sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,


Lcdo. Héctor Chávez Villao
DECANO FACSO


Arq. William Torres Llerena
SUBDECANO FACSO

CIUDADELA FACSO
Cda. Quisquis, Calle Eugenio Espejo entre Héctor Toscano y Abel Romero Castillo
Conmutador 2887169 - 2889400
Guayaquil - Ecuador

Rueda de Prensa del Grupo Kero, en entrevista en Noticiero nacional en Gamavisión Quito, Lic. Mónica Paula Rogasner y Beatriz Plaza para la exhibición individual retrospectiva ren la Casa de la Cultura de Quito mayo 19 del 2004.



Discurso Grupo Kero,Exposición Beatriz Plaza en la Casa de la Cultura de Quito, Sala Kingman

Buenas noches señoras y señores, amigos todos. Agradezco las generosas palabras del Doctor Rodríguez y contar con el honor de su presencia en este espacio cultural fundado por Benjamín Carrión, en que Diógenes Paredes en su gran mural nos relata nuestra historia junto con el retrato de Eugenio Espejo, a quien se lo llama el “Precursor”, porque fue periodista, científico, médico, químico, filósofo, humanista y gran luchador por la Independencia y Libertad de nuestro pueblo. El usaba el larguísimo nombre de José María Eugenio de Santa Cruz y Espejo para sobrevivir a las opresiones de la época colonial. Su nombre autentico era José Chuzic apellido quichua que significa búho, sabio animal del bosque con visión nocturna

La Casa de la Cultura tiene como misión difundir el arte y la cultura ecuatoriana, al decir de Pablo Vasconcelos, somos una raza mestiza en donde todo mezclado se concentra un núcleo del que sale del caos, eso somos, un caos que del que nace una raza cósmica

Hoy agradezco todo el apoyo recibido por el grupo Kero, Dra. Inés Flores, Dr. Rodrigo Villacís Molina, mi familia, la Casa de la Cultura de Quito, los auspiciantes, Empresas Tony, Gamavisión, miembros del Honorable Cuerpo Diplomático acreditado en la República de Ecuador, que ha permitido hoy presentar en la Sala Eduardo Kingman, nombre de un ilustre pintor lojano, la muestra plástica retrospectiva hoy expuesta.

Este conjunto de obras se compone de obras figurativas, pues he retratado a mis hijas y a mi suegro, obras abstractas donde el origen de la vida está plasmado en estas diatomeas, como también mi origen prehispánico en estos sellos precolombinos que me han inspirado.

Los paisajes presentados son urbanos de mi ciudad Guayaquil, aquí donde todo se originó al pie del Cerrito Verde radiante y bella tiene con su imponente río Guayas y su Malecón así como campestres donde he vivido y la lluvia es primordial factor para la producción de la gran variedad de productos y el tema que hoy me apasiona, la magna obra del tren, que sirvió para llevar los productos de la costa a la sierra y es símbolo de nuestra unidad nacional.

Recordamos que el Presidente Guayaquileño García Moreno, planificó la obra del tren. El Presidente Manabita Eloy Alfaro la realizó y esta historia se plasma en los grabados cuyos títulos evocan alegorías: “Con garbo pero sin prisa a la Nariz del Diablo” en clara alusión a la Locomotora escalando la cordillera, obra magna de ingeniería. Otro muestra los brazos que forjaron la unidad vial, algunos de los cuales vinieron del extranjero; anónimos héroes jamaquinos que perdieron la vida aquí en estos lienzos y biombo están representados. Muchas gracias

Fotos durante la inauguración con el consul de Egipto, Bernardo Manzano, Beatriz Plaza, artista Nicolás Svistonof, su esposa Sara Sanchez. Biombo y grupo Kero, Beatriz Plaz y Paula Rogasner en la entrada de la Sala Kingman



Exhibición Individual itinerante en Ibarra el 4 de Junio del 2004 en la Fundación Pedro Moncayo, en la foto su Director el Arq. Marcos Almeida y su esposa Jenny, Beatriz Plaza en la Estación del Ferrocarril en Ibarra



Ibarra, 6/4/04. Fundación Pedro Moncayo.
Dra. Inés M. Flores

Señoras y señores:

El caso de Beatriz Plaza de Manzano es singular dentro del arte actual. En contacto con las principales corrientes de la plástica internacional, la pintora se manifiesta como un talento independiente, que obedece solo a su inspiración y traslada a sus lienzos y papeles un lenguaje de formas y colores auténticamente personal. En la obra artística que desarrolla, sus esfuerzos se encaminan hacia la aprehensión directa de las imágenes, que tienen como referente la naturaleza, las huellas ancestrales y la figura humana principalmente, cuya lectura varía según el interés del observador.

La exposición SONRISAS, recoge 15 años de trayectoria profesional, sin descanso, lejos de toda onda especulativa. En cada etapa de su producción, Beatriz crea con deleite, organiza su obra planeando sus propias y originales soluciones. Profundiza en los temas que pinta, para trasladarlos con solvencia al lenguaje del arte. Persigue la expresión de la belleza directa y espontánea, cuidando que los motivos representados respondan a una concepción intemporal de la plástica. En cada cuadro cuida mucho el dibujo y da a su cromática cierta unidad exuberante y vivaz.

Paralelamente y en la medida en que se adelantan las nuevas propuestas plásticas, Beatriz se compromete con la revalorización de la realidad inmediata, privilegiando su fuerza expresiva. Esta muestra, SONRISAS, evidencia una gran capacidad creativa, en vuelo de modernidad; es el resultado de una perseverante conquista, cuyo itinerario se respalda tanto en la investigación teórica, como en el incansable quehacer pictórico.

Beatriz Plaza presenta en esta oportunidad, un arte de innegable originalidad y alto vuelo, como corresponde a una artista que marca ya su presencia en la historia de la nueva pintura ecuatoriana.

Exhibición en el Centro Cultural Ecuatoriano Alemán CCEA el 10 de Noviembre del 2004, Invitación, carta a auspiciantes y fragmento de lista de medios para boletín de prensa.



El Centro Ecuatoriano Alemán
Se complace en invitar a
usted (es) a la
inauguración de la exposición
"ROMPIENDO MUROS"
Beatriz Plaza de Manzano

Del 10 al 26 de Noviembre
19H00 pm
Av. Francisco Boloña 719,
atrás del Policentro Telf.:2396793



Grupo kero E- mail: bphm@easynet.net.ec

Guayaquil, Marzo 12/8+9 del 2004.

*Señorita Ingeniera
María Auxiliadora Vergara
Departamento de Relaciones Públicas
Tony Yogurt.
Ciudad.-*

De mis consideraciones:

Reciba mis más cordiales saludos y aprovecho la oportunidad para solicitar su auspicio para la temporada artística itinerante del 2004 de mi obra pictórica.

El auspicio pretende contar con su soporte económico en:

- 1.- Rueda de prensa
- 2.- Lista de invitados (clientes y amigos de Tony Yogurt.)
- 3.- Catálogo
- 4.- Logística, que comprende: estadia por razón de montaje de la obra y gestión publicitaria en las ciudades de Quito e Ibarra.

Presentación

B. Plaza (Guayaquil, 1968) B.A. Boston University 1992, especialización en Pintura, quince años de trayectoria artística. Incursiona en el ámbito figurativo, abstracto, expresionista con la decisión de transmitir un lenguaje personal a través de una instalación fascinante y sobrecogedora con pinturas, esculturas y retablos sustentada en un proceso de investigación.

Título: "Latheln".

Itinerarios del Arte:

Quito.- Mayo 19 del 2004. Casa de la Cultura, Sala Kingman.

Ibarra.- Junio 24 del 2004. Centro Cultural.

Guayaquil.- Noviembre 9 del 2004. Centro Ecuatoriano Alemán.

Objetivos

Bajo la coordinación de la Dra. Inés Flores llevar a cabo una exhibición innovadora y comprometida, que permitan tener una visión certera de la compleja y variada de búsqueda del bienestar. Agradable en su imagen y presentación se propone un dialogo con la historia, el hoy y los sueños a través del arte.

La muestra constará de un total de 40 piezas.

Esperando que esta propuesta tenga una favorable acogida, agradezco desde ya su gentil apertura y desando oír sus comentarios.

Muy Atentamente,

Grupo Kero

Ma. Beatriz Plaza de Manzano.

Administrador

Distribution List Name: REVISTAS y secciones culturales periodicos

Members:

Alex Carrillo acarrillo@eluniverso.com
Cristian Kalil (HOGAR) Generacion 21 (ckalil@vistazo.com) ckalil@vistazo.com
Cristina Vera (vivaguayaquilhoy@yahoo.com) vivaguayaquilhoy@yahoo.com
CULTURIZANDO (culturizando@hotmail.com) culturizando@hotmail.com
daniela creamer (universo) revista dicreamer@hotmail.com
Educ. Universo Katherine Mendoza (revistas@granasa.com.ec) revistas@granasa.com.ec
EL PASAJERO (elpasajero@hotmail.com) elpasajero@hotmail.com
EL PASAJERO (tico@ecua.net.ec) tico@ecua.net.ec
familia (comercio) familia@elcomercio.com
Karin Cartagena (karinac@eluniverso.com) karinac@eluniverso.com
La Revista Universo (larevista@eluniverso.com) larevista@eluniverso.com
Lola Marquez(VISTAZO) (lmarquez@vistazo.com) lmarquez@vistazo.com
Monica Carrasco mcarrasco@vistazo.com
monica rojas (VISTAZO) mrojas@vistazo.com
Patricia Torres (torresp@granasa.com.ec) torresp@granasa.com.ec
Sanchez, Monica(Vistazo) msanchez@vistazo.com
Sebastian Melieres (VISTAZO) (HOGAR) (smelieres@vistazo.com) smelieres@vistazo.com
semana (granasa) semana@granasa.com.ec
semanagrafica(telegrafo) semanagrafica@telegrafo.com.ec
Silvia Mata / Expresiones_Expreso (expresiones@granasa.com.ec) expresiones@granasa.com.ec
somos somos@telconet.net
Telegrafo Especiales (especiales@telegrafo.com.ec) especiales@telegrafo.com.ec
Director vera-Universo-servicios y actividades (granguayaquil@eluniverso.com) granguayaquil@eluniverso.com
VISTAZO/hogar (ggalvez@vistazo.com) ggalvez@vistazo.com



BIRGIT BENZ Presidente CCEA

Exhibición “Ferrocarril” Tocca Bocca Septiembre 22 del 2005; exposición en los medios e invitación

17 EXTRA Sociales
Guayaquil, lunes 3 de octubre del 2005

EXPOSICIÓN DE BEATRIZ PLAZA DE MANZANO

Vemos feliz a Beatriz Plaza de Manzano durante su exposición de arte en Tocca Bocca junto a sus hijas.

Acompañando a Beatriz enfocamos a Tere Bourne, Lucy Lazo de Ycaza y María de los Angeles de Calero.

FITE 2005

En el stand de Santo Domingo de los Colorados agradecemos a los patrocinadores: Augusto Calazacón, Carlos Miranda, Diana Calazacón y Henry Calazacón.

Tocca Bocca



Daniel Calazacón para EL UNIVERSO

Durante el festival Tocca Bocca del jueves, 22 de septiembre encontramos a Beatriz Plaza de Manzano, Bernardo Manzano Díaz, Colombia Huerta de Ortega, Francisco Ortega Gómez y Sonie Wierdak de Silva.



Oscar Ycaza; Lucy Lazo de Ycaza, Mado Teresa Bourmet, María de Los Angeles de Calero y Ricardo Calero.



María de Lourdes Molina, Mara de Lubkov, quien cumple años y Popi de Kury.



Luis Dávila, Ma. Susana Rivadeneira, Beatriz Plaza, Bernardo Manzano Díaz y Cecilia Rher.

Vientos del sur



El 21 de septiembre en la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, en la galería El Mirador, se expuso la obra pictórica de Roberto Saavedra, a quien vemos junto a su obra "Ritual".



Jaime Villa, Gines Contreras, Filomena de Contreras y el artista.



Ma. Beatriz Plaza
"FERROCARRIL"

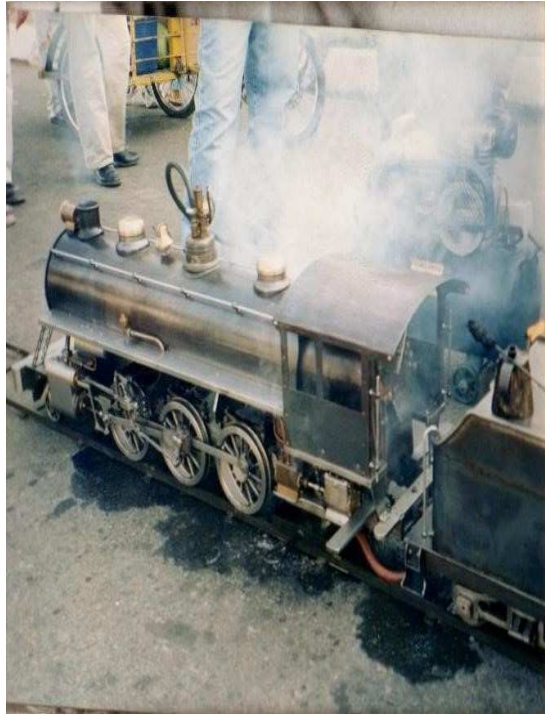
Fecha: Jueves 22 de Septiembre
Hora: 20h00
Lugar: Paseo Comercial Bocca

JUEVES
TOCCA BOCCA
SHOWS en VIVO

RADIO CITY
AMERICAN EXPRESS
BANCO DE GUAYAQUIL MULTIBANCO

KM. 1 VÍA A SAMBORONDÓN **ESPACIO CULTURAL 2005**

2005, Exhibición de locomotoras de vapor en miniatura por el ing. Davis con alumnos del Brookdale College y la Comunidad del cantón Eloy Alfaro



Exhibición Colectiva en Milagro, invitación de su Alcalde en Septiembre del 2005

EL ARTE EN MILAGRO

Aparixio



Marcos Santos



Beatriz Plaza



Falker



Eloy Palacio

Fecha: 11 de septiembre de 2005

Lugar: Antiguo edificio del colegio Velasco Ibarra

Dirección: Malecón Esmeralda y 12 de Febrero

Hora: 11h00

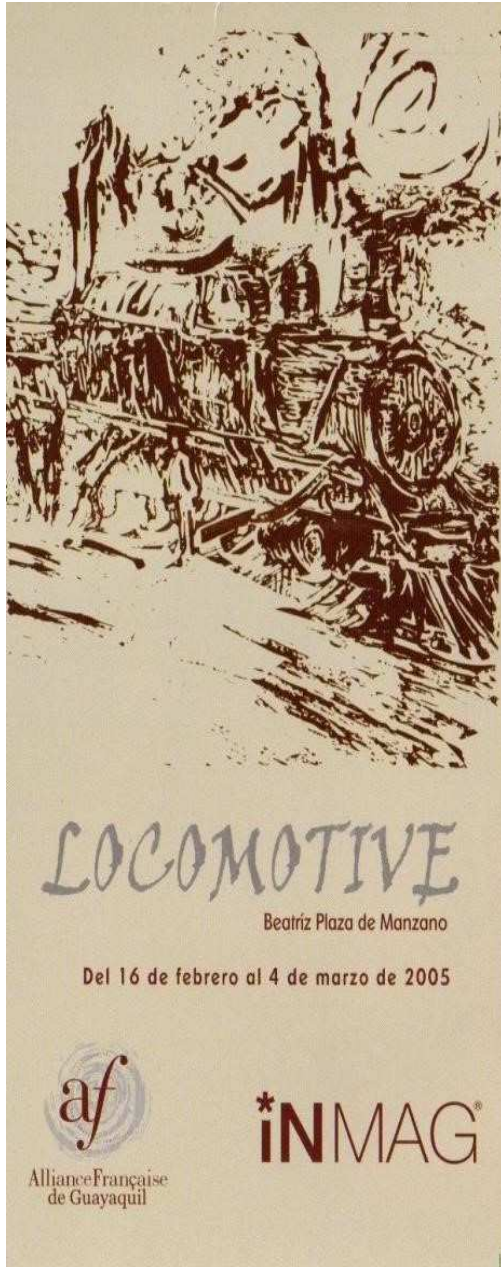


MUSEO CENTRAL DEL ECUADOR



PLAZA DE LAS ARTES
Y OFICIOS

Exhibición Individual Locomotive en la Alianza Francesa de Guayaquil, en 2005,
invitación y algunos ejemplos de presencia en medios



LOCOMOTIVE

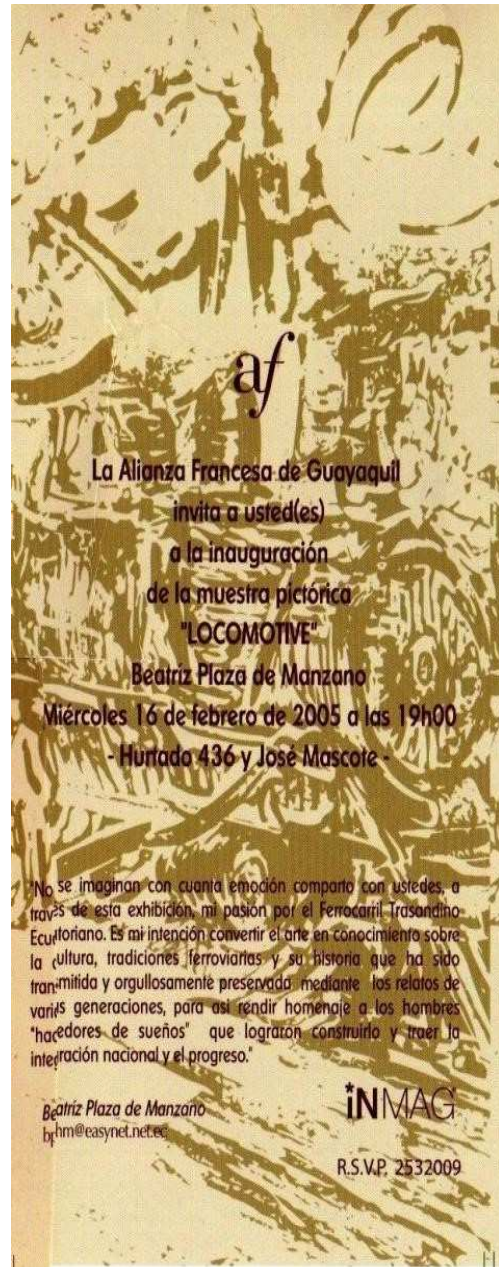
Beatriz Plaza de Manzano

Del 16 de febrero al 4 de marzo de 2005



Alliance Française
de Guayaquil

***INMAG**



af

La Alianza Francesa de Guayaquil
invita a usted(es)
a la inauguración
de la muestra pictórica
"LOCOMOTIVE"
Beatriz Plaza de Manzano
Miércoles 16 de febrero de 2005 a las 19h00
- Hurtado 436 y José Mascote -

"No se imaginan con cuánta emoción comparto con ustedes, a través de esta exhibición, mi pasión por el Ferrocarril Trasmantino Ecuatoriano. Es mi intención convertir el arte en conocimiento sobre la cultura, tradiciones ferroviarias y su historia que ha sido transmitida y orgullosamente preservada, mediante los relatos de varias generaciones, para así rendir homenaje a los hombres "hacedores de sueños" que lograron construirlo y traer la integración nacional y el progreso."

Beatriz Plaza de Manzano
bhm@easynet.net.ec

INMAG

R.S.V.P. 2532009



**Février 2005
PROGRAMME CULTUREL**

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

SEMINARIO SÉMINAIRE

Del lunes 14 al viernes 25 de febrero
Seminario "Análisis histórico de la música popular del continente americano"
Animado por Freddy Russo. Dirigido a todo público, desde los 12 años en adelante. Inscripciones del 1 al 11 de febrero en la Alianza Francesa de Guayaquil / \$ 30.00
Alianza Francesa, Auditorium : de 11h00 a 13h00

Du lundi 14 au vendredi 25 février
Séminaire « Analyse historique de la musique populaire du continent américain »
Animé par Freddy Russo. A partir de 12 ans.
Inscriptions du 1er au 11 février à l'Alliance Française de Guayaquil / \$ 30.00
Alliance Française, Auditorium : de 11h00 à 13h00

EXPOSICIÓN EXPOSITION

Miércoles 16 de febrero:
Exposición pictórica "Locomotive", de Beatriz Plaza de Manzano
Inauguración: 19h00. La muestra permanecerá abierta al público hasta el viernes 4 de marzo.
Alianza Francesa, Galería de Arte: de 9h00 a 13h00 y de 15h00 a 19h00 / Entrada libre

Mercredi 16 février
Exposition de peintures « Locomotive », de Beatriz Plaza de Manzano
Inauguration : 19h00. L'exposition sera ouverte au public jusqu'au vendredi 4 mars.
Alliance Française, Galerie d'Art : de 9h00 à 13h00 et de 15h00 à 19h00 / Entrée libre

EXPRESO DE GUAYAQUIL • MARTES, 15 DE FEBRERO DE 2005

Locomotive, nueva obra de Beatriz Plaza

La artista trata de rescatar la importancia del ferrocarril

La artista Beatriz Plaza de Manzano tiene un interés especial por el ferrocarril. Locomotive (locomotora en francés) es la muestra pictórica que presentará mañana en la Alianza Francesa con el fin de rescatar el espíritu de utilizar este medio de transporte.

Son 15 obras entre pinturas de óleo, acuarela y grabados. Estas reflejan todas las anécdotas e ideas que ha logrado captar desde 1999 cuando empezó a estudiar este tema.

Su investigación incluye entrevistas, visitas y recopilación de experiencias en torno a la Empresa Nacional de Ferrocarriles Ecuatorianos.

Con agua tinta, trazos fuertes, sombreados, rellenos de espacios, contrastes y relieves en los grabados, trata de representar no la simple idea de un ferrocarril, sino también la mano de obra y el esfuerzo de cerca de cincuenta mil hombres, muchos de los cuales murieron desempeñando su labor.

La utilización de brazos en combinación con el ferrocarril muestra el interés de la artista por rescatar la idea del trabajo.

Se trata de plasmar la geografía, la herencia inglesa y jamaicana de esta construcción y la presencia liberal y liberadora.

"Elegí este tema porque tiene una historia bonita, llamativa de la obra maestra del general Alfaro que le costó la vida de mu-

chas personas y que además es un patrimonio cultural".

Realizar un viaje a Quito en mula o a caballo tardaba siete días, con este invento se disminuyó a tres. Estas ideas y otras son plasmadas en las 15 pinturas: cada una tendrá una ficha explicativa del concepto y la anécdota que se ha querido representar.

Para Beatriz es importante recalcar que aunque en la época (1808) la obra no era bien vista y más bien considerada una obra del demonio, para el país generó un cambio que ayudó en la producción y en la comunicación entre Quito y Guayaquil.

Adicional a las obras pictóricas se presentará un video digital que mostrará la historia de la construcción del ferrocarril y de la tripulación. Es importante para la pintora que la idea no solo quede en la representación artística, sino más bien dar a conocer toda la riqueza histórica de este invento.

"Si nosotros tenemos conocimiento podemos aprender a quererlo, a sentirnos orgullosos del esfuerzo de las cosas que hemos hecho".

Trece cuadros son de formato medio (70 x 30 cm) y dos grandes (1.20 x 2 m).

El evento se realizará en la Galería de Arte de la Alianza Francesa, a las 19:00. La entrada es gratuita. La muestra estará abierta hasta el 4 de marzo.



Viva Alfaro, combinación de brazos con partes de la locomotora en representación del esfuerzo del hombre para construir el ferrocarril.

Artículo en la Revista Inmag, auspiciante



loco mot ive

Beatriz fue a los talleres de Durán a pintar los ferrocarriles, en los lienzos con ritmo y color nos envuelve su humareda y al cerrar los ojos uno es transportado entre silbidos.

Sus obras en óleos de pequeño formato se convierten en fragmentos de espejos intemporales que nos permiten ver y sentir viajes, vivencias, anécdotas que llenan el alma de aquellos que aman el ferrocarril.

Su formación en Endicott College y Boston University y su incesante estudio le permiten recorrer temas como arqueología en "Sellos Precolombinos"; biología en "Diatomeas", historia en "Muros del Mundo" y ahora "Locomotive" que se exhibirá en la Alianza Francesa del 16 de febrero al 4 de marzo.

"No se imaginan con cuánta emoción comparto con ustedes a través de esta exhibición, mi pasión por el Ferrocarril Trasandino Ecuatoriano. Es mi interés convertir el arte en conocimiento sobre la cultura, tradiciones ferroviarias y su historia que ha sido transmitida y orgullosamente preservada mediante los relatos de varias generaciones, para así rendir homenaje a los hombres hacedores de sueños que lograron construirlo y traer la integración nacional y el progreso" ✨

Locomotive

Se titula así la muestra pictórica que Beatriz Plaza de Manzano presentó en la Alianza Francesa el 16 de febrero.

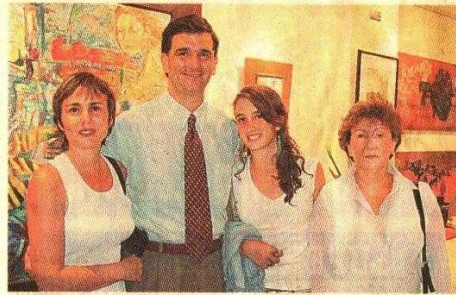


■ La autora con su obra *El Tren*.

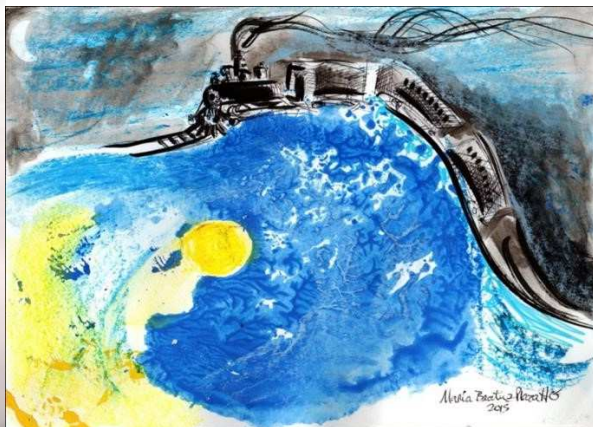
Luis Arévalo Carchi para EL UNIVERSO



■ Romina Lerner, Colombia Huerta de Ortega, Sergio Ortega, María Beatriz y Francisco Ortega.



■ Ingrid de von Buchwald, Hans Collin, Ingrid von Buchwald, y Graciela von Buchwald.





• Jaime Roggerio, Cristina Plaza, Tito Ycaza, Cecilia Huerta de Ledesma, Bernardo Manzano, esposo de la artista junto a sus hijas, María Teresa y Beatriz Manzano Plaza estuvieron apreciando la exhibición



• Lourdes de Chiriboga y el vicecalde, Luis Chiriboga.

Beatriz Plaza exhibe su obra

En la galería de arte de la Alianza Francesa se inauguró la exposición pictórica Locomotive de Beatriz Plaza de Manzano. Paula Roggasner realizó la presentación de la obra y destacó la trayectoria de su autora. En una pantalla se proyectaron imágenes del ferrocarril y su historia, tema en el que se inspiró la artista para concebir su trabajo. Al término del acto formal se ofreció un brindis, que fue compartido con el selecto grupo de invitados. Entre quienes concurrieron a la muestra estuvieron: Norma Sáenz, Karina Hidalgo, Carola Vargas, Nancy Bravo de Ramsey, Sergio Rosarios, Romina Lerner, Pablo Velázquez y Pamela de Palacios.



• La artista Beatriz Plaza de Manzano junto a sus primos Sergio Ortega y Francisco Ortega.



• Ana María Roussel y María Verónica de Manzano.

La c un c

S ara Ca reside... se efectuó e... cibió a los... velada en l... programad... dicional pa... del cumple... bración.

•Ángela Zea Solines, Jos Solines, Dan Arcentales, Gina de Arcentales, pie Manv de





ASOCIACION DE PERIODISTAS DE TURISMO DEL GUAYAS

Dirección: Chimborazo 321 y Luque 2º piso of. # 1.
Teléfonos: 2322733, 2522029 Metro: 2567500
Celular: 099632723 - 099644099 P.O.BOX 09-01-16294
E-mail: vnoticia@hotmail.com
Guayaquil - Ecuador



COMITÉ PRO- REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL ECUATORIANO

Guayaquil, 29 de agosto del 2003

Señor Abogado
CARLOS PÓLIT
GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS
Ciudad.

DIRECTIVA

PRESIDENTE

Ab. Milton Sevilla Andrade

PAST. PRESIDENTE

Ldo. Juan C. Guzmán C.

VICEPRESIDENTE

Ldo. Agustín Guevara

SECRETARIO

Ldo. Fernando Franco U.

TESORERO

Lda. María Loor

SÍNDICO

Dr. Washington Ponce

VOCALES PRINCIPALES

Ing. Luis Ramírez Chiquito

Lda. Letty de Loor

Lda. Betsy Piedra

Lda. Aranzazu Gomendimrutia

de Maldonado

Sr. Raul Suconota

VOCALES SUPLENTE

Dr. Omar Loor Risco

Ldo. Galo Castillo Varela

Lda. Fátima de Sevilla

Ldo. Nabor Reyes

Sr. Enrique Flores

CONSEJO CONSULTIVO

Rosana Vinuesa de Tama

Sr. Luis Hanna Mousse

Sr. Patricio Tamariz

Sr. Joseph Garzozzi

Ldo. Héctor Chávez Villao

Dr. Juan de Dios Morales

Sr. Gino Luzi Bohler

Sr. Enzo Furnari

Ldo. Luis Felipe Aquino

COORDINADOR GENERAL

Dr. Julio Villagrán Lara

De nuestras consideraciones:

Por la presente nos permitimos informarle que la Asociación de Periodistas de Turismo del Guayas APTG, dentro del programa oficial de festejos por la fundación de Guayaquil, realizó el día martes 29 de julio del 2003 en el salón del museo municipal, el Foro "LA REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL ECUATORIANO: LA CONCESIÓN Y NUEVAS RUTAS", evento que contó con la participación de distinguidos panelistas y la asistencia masiva de autoridades, empresarios, sector turístico, universidades, periodistas, estudiantes de hotelería y turismo así como público interesado en el tema.

Al respecto el foro tomó varias resoluciones entre ellas la creación de un Comité pro-rehabilitación del ferrocarril, particular que ponemos en su conocimiento (adjunto resoluciones) a fin de que con su participación se impulse la aspiración del pueblo ecuatoriano de volver a contar con el ferrocarril que une la costa con la sierra, obra histórica del general Eloy Alfaro, que tiene un gran significado económico, social y turístico para el país. Esta particular lo hemos comunicado a usted y por su intermedio insistimos para que se nos permita una audiencia con el Señor Presidente de la República aprovechando una de sus visitas a Guayaquil.

Además, me permito indicarle que en la sesión que mantuvo el Comité el jueves 28 de Agosto a la que usted estuvo invitado, se analizó entre otros temas el caso de la reinstalación de las rieles en el cantón Milagro a fin de que el tren pueda pasar nuevamente hasta Naranjito y Bucay. Al respecto el alcalde de Milagro Iván Coello, planteó la construcción de una variante de 4 kilómetros por el sur de la urbe mientras que los directivos de ENFE insisten en que el tren pase por el centro de Milagro, en este sentido quedó pendiente una reunión urgente que sugerimos sea convocada y presidida por usted entre el alcalde de Milagro, funcionarios de ENFE, del Ministerio de Obras Públicas, miembros de nuestro Comité y el Prefecto del Guayas Nicolás Lapentti ya que consideramos que el Consejo Provincial del Guayas podría colaborar con la obra de así aprobarse. Agradeciendo su atención nos suscribimos de usted,

Atentamente,

AB. Milton Sevilla Andrade
-Presidente APTG
Coordinador General del Comité
Pro-rehabilitación del Ferrocarril

cc. Ec. Nicolás Lapentti-Prefecto Provincial del Guayas

2003 AÑO DEL TURISMO

TURISMO ES DESARROLLO PARA EL ECUADOR

COMUNICACION DEL GUAYAS

DESPACHO

Fecha: 04 SET. 2003

Hora: 13:00

Recibido por: Rosario

Muestra Colectiva, la Ciudad en el Centro Cívico, publicación en el Universo y ejemplo de las fotografías presentadas.

Jardín cerrado con alcoba al fondo

El pasado miércoles en la Galería de arte contemporáneo se inauguró la exposición *Jardín cerrado con alcoba al fondo*, de los artistas Larissa Marangoni y Roy Sigüenza.



Alberto Coral para EL UNIVERSO

Larissa Marangoni junto a su obra *Yo no soy tu adorno*.



Fernanda de Alcivar, Pilar de Massoud, Joe Massoud y Ginny Schneidewind.



Chechi de Paredes, Gustavo Paredes, Lorena Schwarz, Chuzzy Riemann, Marcela de Bejarano, Rocina de Lecaro y Carlos Lecaro.

Mujeres y la ciudad

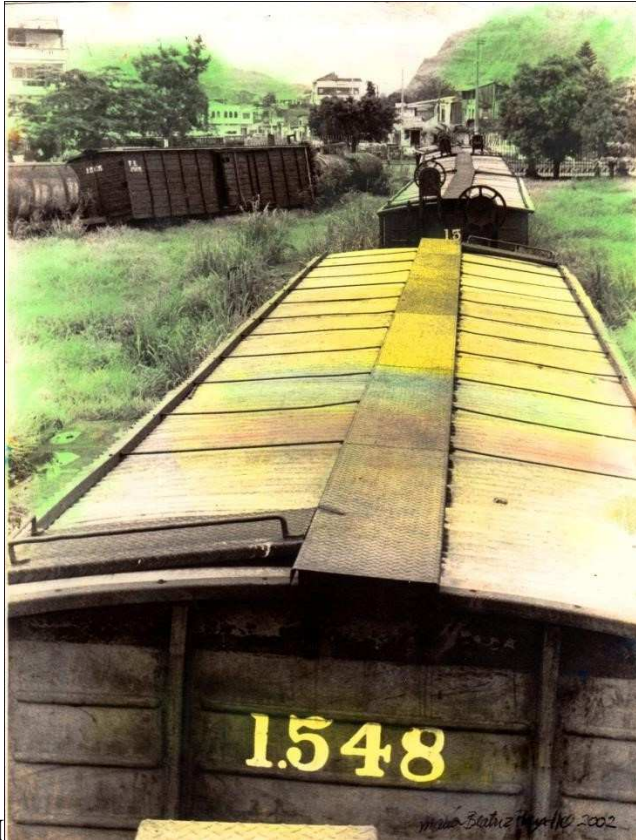


Diego Anchundia / EL UNIVERSO

La Dirección Cultural del Banco Central del Ecuador realizó la inauguración de la exposición fotográfica *Mujeres y la ciudad* en la Galería del Centro Cívico. Jorge Aparicio, coordinador de la galería junto a las expositoras Carolina Pepper, Lucy Argudo y Beatriz Plaza.

Presentación de poemario

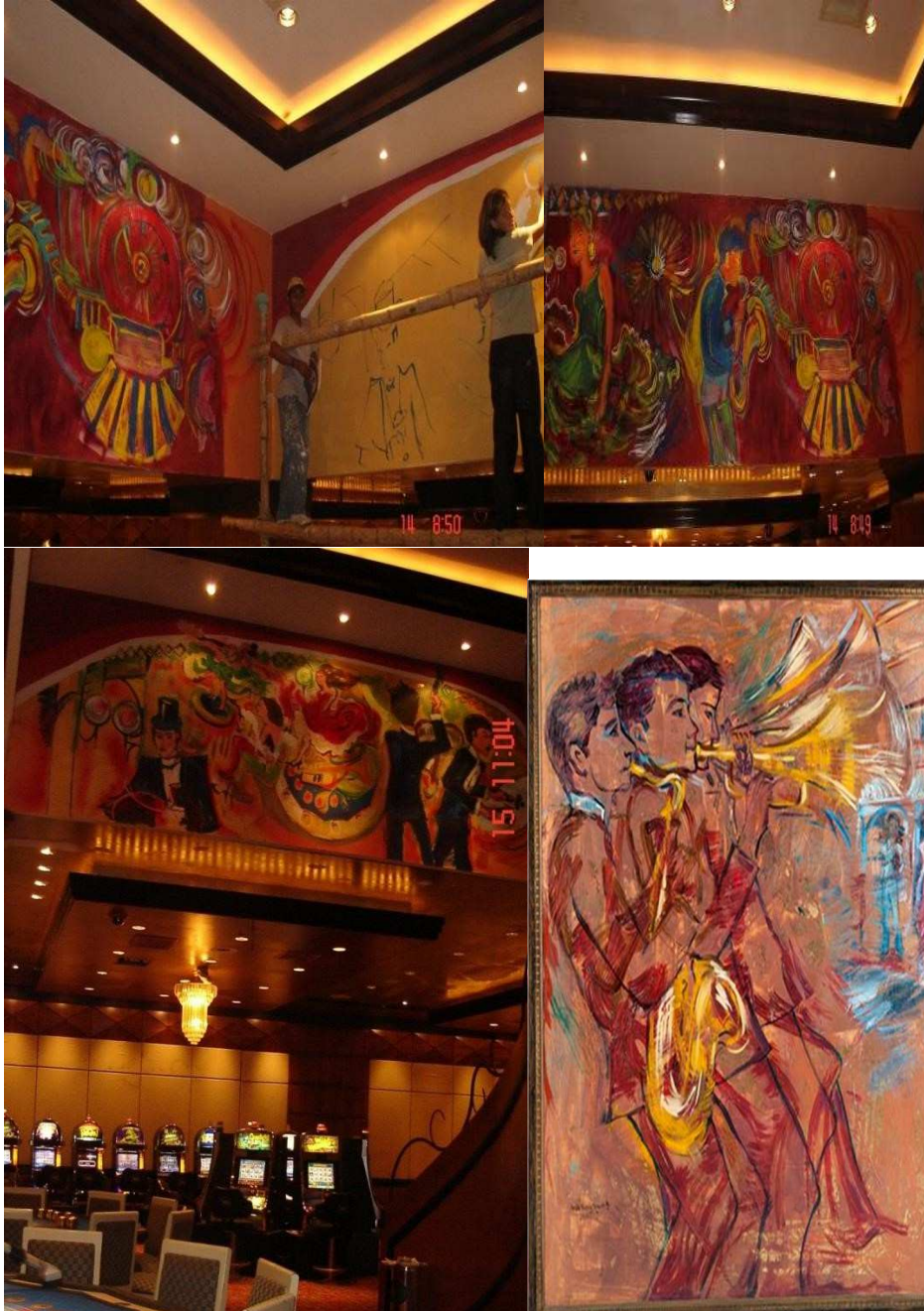




M



Mural del Casino del Hotel Hilton Colon y Obras que adornan sus paredes con temas relativos al Ferrocarril

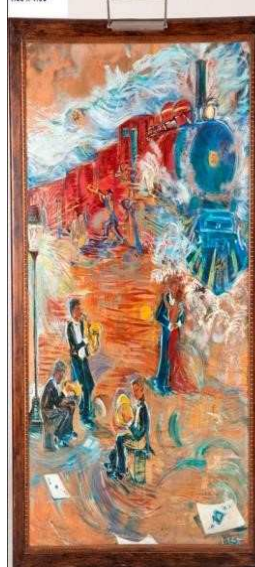




Medidas:
1,60 x 1,05



Medidas:
1,60 x 1,05



Medidas:
1,60 x 1,05



Exhibición en Homenaje al Maestro Jorge Sweet donde el ferrocarril da fin a la historia, ilustrada, exhibición individual en la Galería El Mirador de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil cobertura de prensa, cuadro que cierra la historia e invitación

enEscena | Social
sociates@eluniverso.com

Sábado 9 de septiembre del 2006



Club de Lectores EL UNIVERSO

GUÍA DE ESTABLECIMIENTOS Librerías y papelerías

IMPRESIÓN DIGITAL
15% de descuento en pagos en efectivo.
10% de descuento en pagos con tarjeta de crédito.
Uniesca Central, Diagonal 417 y V.E. Estrada.

EDICIÓN
Imprenta y diseño digital
10% de descuento, cualquier forma de pago.
C.C. Aventura Plaza
Telf.: 220-9060

EL UNIVERSO
20% de descuento en la compra de cualquier producto editorial adquirido en agencias e islas y/o a través del 1-800-DIARIO.
20% de descuento en avisos mortuorios, de condolencias y sociales personales.
20% de descuento en avisos Clasificados por palabra o intercalados.
Telf.: 249-5566

POLIPAPEL
15% de descuento en pagos al contado.
10% de descuento en pagos con tarjeta de crédito.
C.C. Policentro
C.C. Albán Boria
C.C. Centro Sur
C.C. La Rotonda
C.C. Riocentro Los Ceibos
C.C. Riocentro Entre Ríos
C.C. Riocentro Sur Entre Ríos
World Trade Center
Victor Emilio Estrada y Todos los Santos.
Hypermarket Norte

Tecnología
ONNET
Internet de banda ancha
GRATIS primer y decimotercer mes.
Precio especial por instalación \$ 79.000 incluido IVA.
Precio especial por mensualidades \$ 50.000 incluido IVA.
15% de descuento en el resto de los productos (adquiridos en las oficinas de Onnet).
C/da Kennedy Norte, Nahim Isaías 2002 y calle Segunda. Edificio Codemec.
Telf.: 390-4000

Presenta tu tarjeta del club y accede a tus beneficios. ¿Inconvenientes al recibirlos? Comunícate con nosotros al 1-800-DIARIO

Participa en nuestra promoción y **Tríplicke**

Exposición
El pasado 5 de septiembre, en la Galería Mirador de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil se inauguró la exposición pictórica Homenaje al maestro Jorge Sweet, de la artista Beatriz Plaza de Manzano.



...alide, propalacios, a de la cin-



Daniel Casanueva para EL UNIVERSO

Durante la apertura vemos a la expositora junto a su obra Zapallo y Anito abandonan la hacienda.



Beatriz Plaza de Manzano se inspiró en *Un cuento a rayas sobre el Tin Tin y Zapallo, el caballo bayo que silbaba*, de Jorge Sweet (foto).



Galería Mirador
CENTRO DE DIFUSIÓN CULTURAL

Señor Don César Meiso Boja y su Ciudad.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Martes 5 de Septiembre de 2006
19h30

Presentación de la obra - Juan Hadatty, crítico de arte
Homenaje al Maestro Jorge Sweet - Dr. Emilio Huerta

Beatriz Plaza de Manzano
Exposición "Homenaje al Maestro Jorge Sweet"
Obra pictórica inspirada en "Un cuento a rayas sobre el Tin Tin y Zapallo, el caballo bayo que silbaba" de Jorge Sweet.



Invitación para la exhibición colectiva en el día de la Mujer en la Casa de la
Cultura Núcleo del Guayas en Marzo del 2007 en la que se presenta obra relativa
al Ferrocarril



CASA DE LA CULTURA ECUATORIANA
BENJAMIN CARRION, NUCLEO DEL GUAYAS

Area de la Mujer

Guayaquil, Enero 30, 2007

Señora
María Beatriz Plaza de Manzano
Ciudad.-

Estimada María Beatriz:

En nombre del Area de la Mujer de la Casa de la Cultura, Núcleo del Guayas, nos es muy grato informarle, que estamos preparando, con ocasión del Día Internacional de la Mujer, una variedad de eventos culturales de muy alto nivel, que se llevarán a cabo entre en 5, 6 y 7 de Marzo, en diferentes salas y auditorios de la institución.


Entre los eventos programados, se encuentra una exposición de artes plásticas de distinguidas artistas ecuatorianas o residentes en la ciudad de Guayaquil. Igualmente, el Area de la Mujer, ha previsto ofrecer en este espacio, encuentros con la poesía, la narrativa, y la pintura, con lo cual, esperamos lograr una mayor difusión de la obra creativa de la mujer ecuatoriana.

Por tan motivo, nos permitimos invitar a usted, a participar en esta exposición de pintura y escultura, permitiéndonos exponer algunas de sus obras, para lo cual, le solicitamos enviarnos dos cuadros de su autoría, para ser expuestos durante la semana del 5 al 10 de marzo.

Los cuadros deberán ser enviados a la Ing. Marlene Barriga, en la Presidencia de la Casa de la Cultura.

Agradecemos a usted su amable participación.

Cordialmente,
Area de la Mujer


Ec. Melania Mora de Hadatty
Coordinadora


Rosa Amelia Alvarado R.
Vocal del Directorio

Muestra en Art Inc Gallery “ El arte de Dos Mujeres” que celebra los 100 años de la inauguración del Ferrocarril, invitación, lista de obras entregadas y cobertura de medios:

art inc gallery

Te Invita a la exposición:
“El Arte de Dos Mujeres”
 Julio 9, 2008 / 19h30
 C.C. La Torre, Samborondón

beatriz plaza huerta

Artista Guayaquileña que despertó su interés por el arte desde niña. Estudió pintura en la universidad de Boston, y siguió la carrera de arte comercial en Endicott College, para luego realizar su maestría en la UCSG. Sus creaciones se basan en investigaciones científicas y cualitativas siempre dejando un mensaje educativo en sus obras. Desde el año 2000 se ha centrado en el estudio del ferrocarril y este es ahora su fuente de inspiración para esta gran exposición

LA TAVOLA
 FINE ARTS



cultura

el arte de dos mujeres



OBRA DE BEATRIZ PLAZA. S/T.
229 X 58 CM. ÓLEO SOBRE
MADERA.

LO ABSTRACTO y lo real se fusionan en las creaciones de dos artistas plásticas, la ecuatoriana María Beatriz Plaza de Manzano y la chilena Mónica Garcés, quienes exhibirán sus obras en Art Inc. Gallery. Son dos estilos, pero con mucho talento y reconocida experiencia.

María Beatriz y el ferrocarril

La guayaquileña María Beatriz Plaza incursionó en la actividad artística en 1986. Estudió Arte en Estados Unidos y ha expuesto en Washington y en el Palacio de la Ópera, en Egipto.

En esta ocasión, plasma una vez más en una colección de 25 grabados, pinturas coloridas e instalaciones con madera, un tema que la apasiona desde hace ocho años: la historia del ferrocarril. La exposición "Cien visiones del ferrocarril", es un homenaje al primer centenario de este medio de transporte en el país. "He disfrutado del ferrocarril, pintado en los

talleres, conocido a los maquinistas y he investigado mucho".

Para el crítico de arte Hernán Rodríguez Castelo, las primeras presentaciones importantes de Beatriz Plaza ocurren entre 1994 y 1995. Ese año tuvo presencia destacada en el Salón de Octubre. La obra "Su Retrato" obtuvo segunda mención. "Era una pintura expresionista de pincelada enérgica".

Desde entonces su obra pasó del expresionismo al neoimpresionismo y a una mezcla de impresionismo y expresionismo. Paisajes, naturaleza, sellos precolombinos, retratos y ahora el ferrocarril con la energía del color, caracterizan sus pinturas.

Art Inc. Gallery nos propone hoy parte de una colección de más de cien obras de Beatriz Plaza inspiradas en investigaciones y en un recorrido por la ruta ferroviaria.

Beatriz es artista plástica guayaquileña que pinta el ferrocarril celebrando su primer centenario, licenciada en pintura en la Universidad de Boston, técnica en arte comercial en Endicott College, egresada de la maestría de Comunicación de la UCSG.

Realiza una instalación en la que los lienzos y retablos de gran formato se marcan con su paleta dominante amarillo azul y rojo dejándonos visualizar en su homogénea geometría el fuerte sincrónico andar del tren. Su técnica en óleo sobre tela donde predomina el uso de la espátula y da lugar a una textura en la que se tejen, memorias y anécdotas de nuestra herencia ferroviaria.

Sus retablos se asemejan a los durmientes quebrados por las ramas que nacen de ellos como si estos volvieran a convertirse en árboles de tanto esperar por recobrar sus vías. Su imaginería representa las emociones que los recorridos andinos nos traen así como el ser empujado por el viento al estar parado sobre el techo de los vagones o sus silbidos que nos indican sus maniobras representados en líneas que juegan y convergen en siluetas. Sus exposiciones se basan en la investigación científica y cualitativa en temas como sellos precolombinos, diatomeas, Caída del Muro de Berlín entre otros, desde el año 2000 se ha concentrado en el Ferrocarril, sus vivencias en torno a la historia y personajes ferroviarios se relacionan también con su familia y las visitas que Bernardo su esposo, Beatriz y María Teresa sus hijas hicieron a los talleres del ferrocarriles en el cantón Eloy Alfaro, Durán.



Folleto del Tren de la Salud



FUNDACION
CORAZON DEL POBRE

GRACIAS A SU AYUDA ESTE TREN DE VIDA LLEGARA
MUY LEJOS, PARA CUIDAR A MILLER DE
RECIPIENTARIOS NECESITADOS.

**USTED ES
EL COMBUSTIBLE
QUE NECESITA
EL TREN DONDE
VIAJA LA VIDA.**



Miembros del Directorio

Dr. Roberto Marín Izquierdo
Presidente de Honor
Dr. María E. Guzmán de Meléndez
Presidenta Ejecutiva
Dr. Juan Guzmán de Heredia
Vice Presidenta
Dr. Fernando Marín de Pineda
Secretario
Dr. Néstor Marín de Guzmán
Tesorero
Dr. Rafael de Marín
Pro-Tesorero
Dr. Matamoros Aguirre
Comité de Asesoría
Dr. Rafael Torres de Guzmán
Relaciones Públicas
Dr. Juan Meléndez de Guzmán
Vocal
Dr. César Guzmán de Pineda
Vocal
Dr. Carlos Villanueva de Guzmán
Vocal
Dr. Andrés de Heredia
Vocal
Dr. Carlos Vique
Vocal
Dr. Claudio de Meléndez
Vocal
Dr. Efraim

With your help, "The Train of Health" will attend the poorest in Ecuador.

"The Train of Health" runs over the railways of Ecuador, bringing hope to thousands of sick and helpless people whose otherwise, would be sentenced to death because of their lack of money and medical services for the most dire illnesses. Most of these people are children, patients of the chronic illness of rheumatism, suffering from congenital and acquired diseases such as rheumatoid fever.

Each one of "The Train of Health" wagons carries lives along with all the practical elements that will help these human beings to overcome their illnesses. These wagons have been conditioned as clinics, and carry doctors, nurses and medical assistants. The Poor's Heart Foundation, working in the poorest areas of all the afflicted children, provides all other things, medicines, and special services to help all.

With your generous help we will be able to supply these wagons with more efficient equipment for a more efficient medical attention that can benefit thousands of sick people.

We need your help! Your help is the fuel that will make "The Train of Health" go further, and longer.

Con su ayuda "El Tren de la Salud" atenderá a los más humildes del Ecuador.

"El Tren de la Salud" recorre las vías férreas del Ecuador, llevando esperanza a miles de ecuatorianos enfermos y necesitados que están condenados a morir por no tener el dinero, ni los medios médicos a su alcance, para aliviar sus dolencias. En la gran mayoría de casos se trata de niños abandonados en lugares remotos de nuestra geografía, con enfermedades congénitas y adquiridas como las fiebres reumáticas.

Cada vagón de "El Tren de la Salud" lleva el amor y los elementos prácticos para ayudar a estos seres humanos a superar sus enfermedades. Vagones acondicionados como consultorios donde viajan médicos especialistas y voluntarias de la "Fundación Corazón del Pobre", quienes están dispuestos a atender de la mejor manera a todos los enfermos, niños, adultos y ancianos de las zonas rurales que de otra manera no tendrían a dónde recurrir.

Con su generosa ayuda podremos hacer que estos vagones sean cada vez más completos, en cuanto a equipamientos, materiales médicos y personal especializado se refiere. Su ayuda es el combustible que hará que "El Tren de la Salud" llegue más lejos.

Los vagones solidarios de este tren de vida.

Valientes y decididas instituciones se han unido a la Fundación Corazón del Pobre y se han convertido en nuevos y valiosos vagones del "Tren de la Salud", fundamentales para el noble quehacer de esta fundación, ellas son: Los Ferrocarriles del Estado y La Honorable Junta de Beneficencia de Guayaquil.

Gracias al apoyo de estas instituciones la Fundación Corazón del Pobre ha podido lograr que

en "El Tren de la Salud" se realicen consultas médicas generales y específicas, electrocardiogramas, exámenes de laboratorio, etc., y se efectúen estudios epidemiológicos (como en el caso de La Fiebre Reumática). Todo esto, de manera gratuita, gracias a la colaboración de gente como usted.

Este tren de vida, lleva educación para la salud.

Otra de las funciones de "El Tren de la Salud" es llevar educación y difusión para la salud a todas estas comunidades pobres que visita.

En un vagón especial proyectamos un didáctico cine médico con el cual miles de niños, adultos y ancianos, aprenden a prevenir y solucionar las enfermedades más comunes en nuestro medio.

Así, todos aprenden a cuidar de su salud y su vida.

Llámenos, visítenos, o envíenos su ayuda a la Fundación Corazón del Pobre.

Lláme o venga. Nos gustaría contarle con más detalle lo que es nuestro Tren de la Salud, hacerlo que participe de los logros que hemos conseguido, de las vidas que hemos salvado, de las que estamos salvando y de las que vamos a salvar con esta maravillosa labor donde su ayuda es y seguirá siendo vital.

Si no puede llamarnos o visitarnos, y quiere colaborar con esta noble causa, puede enviar su colaboración a:

**Fundación Corazón del Pobre:
Calle 10ma. y calle G, Edificio Gamma # 5,
junto a la Clínica Kennedy, frente al Policentro.
Teléfono: 392821. P.O. Box 3269,
Guayaquil - Ecuador.**



The solidary wagons of this train of life.

There are two brave and devoted institutions that joined The Poor's Heart Foundation have created. They became new and valuable wagons of "The Train of Health", and they are: Ferrocarriles del Estado (The State's Railways), and La Honorable Junta de Beneficencia de Guayaquil (Honorable Beneficence Society of Guayaquil).

Thanks to the support of these two institutions, The Poor's Heart Foundation has been able to perform about "The Train of Health" thousands of medical check ups, electrocardiograms, lab. exams, etc., along with very important epidemiological studies (as in the case of the rheumatic fever). All of this, at no cost to the patients, thanks to the generous collaboration from people like you.

This train of life also carries health education.

Another of "The Train of Health's" functions is to introduce health education in the poor communities located within it's reach.

In special wagons we show didactic movies to teach thousands of children, groups, and elderly how to prevent and cure the most common illnesses that affect them.

In this way, they learn to take care of their health and their life.

Presentaciones de Power Point parte de la instalación que se exhibió en la Alianza Francesa de Guayaquil exhibición Locomotive, 2005



LOCOMOTIVE
Beatriz Plaza de Manzano
Del 16 de febrero al 4 de marzo de 2005

Alfaro - Progreso de Guayaquil

INMAG

- No se imaginan con cuánta emoción comparto con ustedes mi pasión por el Ferrocarril Transandino Ecuatoriano, a través de esta exhibición.
- Es mi intención convertir el Arte en Conocimiento sobre la cultura, tradiciones ferroviarias, y su historia, que ha sido transmitida y orgullosamente preservada a través de los relatos de varias generaciones.
- Para así rendir homenaje a los hombres "hacedores de sueños", que lograron construirlo y traer la integración nacional y el progreso.



Beatriz Plaza de Manzano

Alfaro - Progreso de Guayaquil

- MI inspiración, para esta exposición, que movió mi corazón y mis manos para pintar estos logros del hombre, surge de la importancia que el Liberalismo como filosofía de vida, que promulga la libertad y la tolerancia, posee en la historia de mi familia.
- Siendo fervientes admiradores del General Alfaro, resulta comprensible que compartamos un profundo deseo de que su obra sea perpetuada como un valor representativo de la identidad nacional.



Beatriz Plaza de Manzano

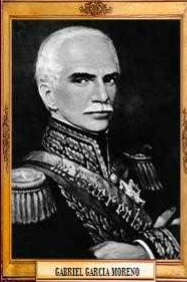
INMAG

Beatriz Plaza de Manzano

- Del vasto aporte que ofreció el Líder Liberal para el progreso del Ecuador, hoy el Ferrocarril Transandino Ecuatoriano ha desaparecido.
- No podemos dejar morir un majestuoso tesoro nacional que además conlleva el sentir de un pueblo, cuyas tradiciones e historia se encuentran conscientemente simbolizadas con elementos ferroviarios.




- La obsesión del Gral. Eloy Alfaro fue unir el país mediante el ferrocarril Guayaquil-Cuito, nexa de unión de capital y puerto, de sierra y litoral, de trópica y montaña,
- pero esta obra era combatida por varias sectores sociales.




GABRIEL GARCÍA MORENO

- Gabriel García Moreno concibió e inició la construcción del Ferrocarril.
- La Asamblea Constituyente de 1861 autorizó la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya la línea férrea.
- A su muerte, quedaron 91 kilómetros de rieles en territorio del Guayas, desde Yaguachi hasta Milagro.



GENERAL ELOY ALFARO

- En la apreciación de esta obra magna, de excepcional importancia para el Ecuador, Alfaro coincidió con el pensamiento de García Moreno, y decidió continuarla.
- Aunque, ni los recursos económicos y financieros, ni la situación política eran favorables en esta época.



- Durante muchas años reguó en el Ecuador una tenaz oposición a la construcción de un ferrocarril que uniera costa y sierra.



Juan Montalvo escribió "Los Conservadores tienen el Ferrocarril por invento del demonio, su religión es no salir del círculo en donde alcanzan a oler sus narices..."





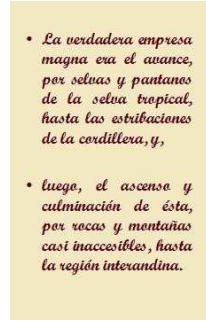
y añada "el ferrocarril, el telegrafo, la navegación por vapor son liberales. La vida está en movimiento, la tumba es inmóvil."



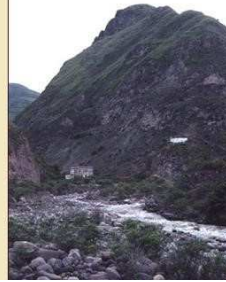
Con la victoria de la Revolución Liberal el 5 de junio de 1895 la construcción del ferrocarril se volvió la acción prioritaria del gobierno del General Eloy Alfaro.



- El General Alfaro delegó el análisis y estudio de un nuevo trazado que permitiese continuar con la construcción del ferrocarril al ingeniero norteamericano Sigwald Muller.
- Después de dos años de investigación, Muller llamó al proyecto "el ferrocarril más difícil del mundo" debido a los obstáculos geográficos que debía enfrentar.



- La verdadera empresa magna era el avance, por selvas y pantanos de la selva tropical, hasta las estribaciones de la cordillera, y,
- luego, el ascenso y culminación de ésta, por rocas y montañas casi inaccesibles, hasta la región interandina.



- En 1897 se retoma el proyecto con la intervención del contratista Archer Harman, pero el Congreso puso nuevos obstáculos al contrato, hasta la formación de "The Guayaquil and Quito R.R. CO."



ELOY ALFARO Y SU GABINETE

- El Gobierno destinó 12'232.000 millones de dólares en bonos del estado para pagar el Ferrocarril.
- Que en esa época era la mitad del presupuesto del Estado.



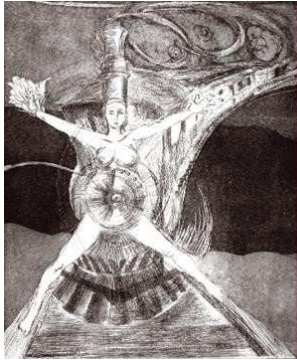
- En 1873 desembarcan en Guayaquil las primeras teneladas de rieles y un año después llega la primera locomotora a Milagro.
- Todo un acontecimiento social y festivo que se iría repitiendo a cada nueva eslabón en la cadena.



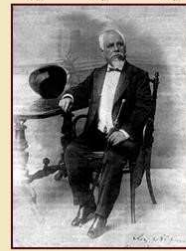
Se inició la obra empleando trabajadores indígenas y negros, los cuales recibieron apoyo de cuatro mil jamaquinos contratados para reforzar la construcción del tramo que atraviesa la provincia de Chimberazo pues el río Chanchán arrasaba continuamente las bases y el pavimento cimentado.

Construcción del Ferrocarril





- El implacable clima, las mordeduras de serpientes, enfermedades y la fiebre producida por las picaduras de mosquitos cobraron la vida de decenas de obreros y produjeron la huida de otros.
- No era extraño ver como varios cadáveres eran conducidos en plataformas y sepultados en fosas comunes.



- Ante tantos problemas, el General Alfaro estuvo dispuesto a encargarse el poder a su Vicepresidente para supervisar personalmente la construcción;
- Esto no sucedió puesto que la empresa cumplió con los plazos acordados en el tiempo estipulado.

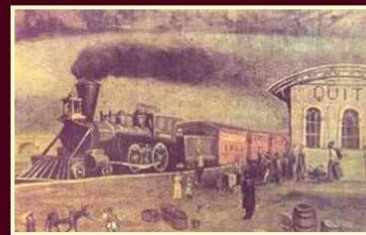


Inauguración del Ferrocarril

- Un clavo de oro colocada por América Alfaro, hija del Presidente, en la última riel de la estación de Chimbacalle, selló la obra de infraestructura más grande del Ecuador.



- El tren arribó a la estación de Chimbacalle de Quito el 17 de junio de 1908, inaugurándose oficialmente con una gran fiesta cívica nacional.

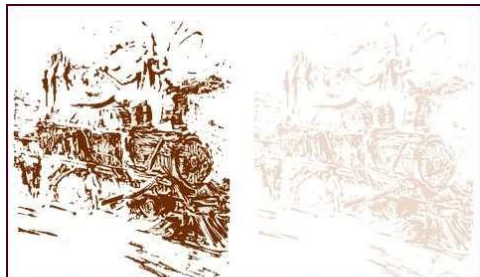


Viajar de Guayaquil a Quito

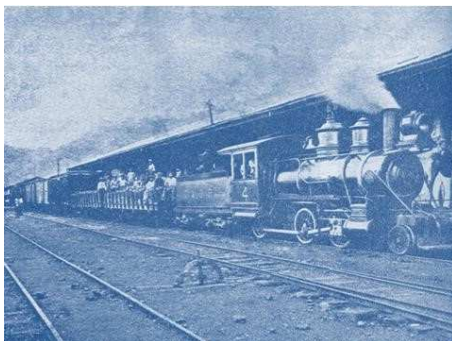
Dependiendo de la estación del año y de la condición de los caminos, en el siglo XIX, antes del ferrocarril, tomaba de 10 a 14 días la duración del viaje de Guayaquil a Quito.



Gracias a esta majestuosa obra, los viajeros pudieron completar el mismo tramo en 12 horas.



La obra se completó el 26 de Agosto de 1957 con el tramo Quito-San Lorenzo de 373 kms.



Desde Durán a Quito, nuestra vía férrea mide 464 kilómetros, en un camino tortuoso que sube la cordillera interandina.



La red ferroviaria ecuatoriana está integrada por tres líneas principales y dos ramales secundarios, con una extensión total, según los datos de 1996, de 956 kilómetros.



- Para poder vencer la tremenda barrera que apenas la cordillera, los constructores del ferrocarril tuvieron que hacer verdaderos prodigios de ingeniería;
- uno de ellos, el llamado «La Nariz del Diablo».

La Nariz del Diablo



- En el trayecto Riobamba-Nariz del Diablo el tren asciende 800 mts. en zigzag hacia adelante y hacia atrás, por la formación rocosa que, por su dificultad y forma, fue denominada con esta alusión al demonio.



- Actualmente el ferrocarril sirve como atractivo turístico utilizando varias rutas.
- La ruta Quito-Riobamba atraviesa la "Avenida de los Volcanes".
- Denominada así por el alemán Alexander Von Humboldt.

- A lo largo de la travesía se presentan varias montañas de la serranía y se observa el coloso Chimborazo de 6.310 mts. de altura.



- La ruta Quito-Catapaxi-Quito le conduce a una de las reservas más importantes del país, el Parque Nacional Catapaxi, ubicada a las faldas del Catapaxi, volcán de 5.897 mts. de altura.



Línea Férrea Alausi - Chunchi





• El ferrocarril ha sufrido varios problemas, entre ellos, descarrilamientos.

- Las constantes crecidas de los ríos que están en la ruta ferroviaria ocasionan la interrupción del servicio. Como sucedió en 1931 o en 1953.
- En 1998 "El Niño" pudrió los durmientes (maderas de 20 cms. de grueso que soportan los rieles de acero). Este suceso dejó fuera de servicio la ruta Durán-Bucay.

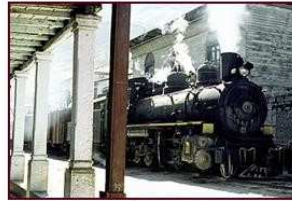


Rio Chanchán

- En 1999 se cortó la vía entre Bucay-Huigra por la crecida del Rio Chanchan.



- La Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado, proporciona servicio de transporte mixto, es decir para pasajeros, turistas y carga.



ESTACION DE ALAUSI



- Para el efecto cuenta con trenes a diesel-eléctricos y vapor, autocarriles y ferrocarriles que se movilizan por rutas cortas.





Autoferra

- *Y el tren vibra, se estremece, sufre y echa humo negro, antes de iniciar su osada travesía...*
- *Los pasajeros de última hora se cuelgan de los estribos humedecidos por la garúa y suben al techo buscando un lugarcito para sentarse.*



- *La locomotora lanza su estertor final las ruedas rechinan al ras por los rieles y la estación va quedando atrás.*





La Tripulación



- La tripulación puede ser de patio o de carrera.
- La tripulación de patio son los encargados de recibir el convoy y de armar y proveer de agua y combustible al Ferrocarril para el siguiente día.
- La tripulación de Carrera, es la que viaja en el ferrocarril, consta de 6 personas:



- El conductor
- El Maquinista
- El Fogonero y
- Tres Bregueros



- El conductor es la máxima autoridad del Ferrocarril. Es el responsable de toda la tripulación.
- El Maquinista es el conductor de la locomotora y va a la izquierda.
- El Fogonero es el acompañante del maquinista o "copiloto" y va a la derecha.
- Tres Bregueros que van en los vagones del tren y se encargan de las maniobras de frenar y cambio de vía.

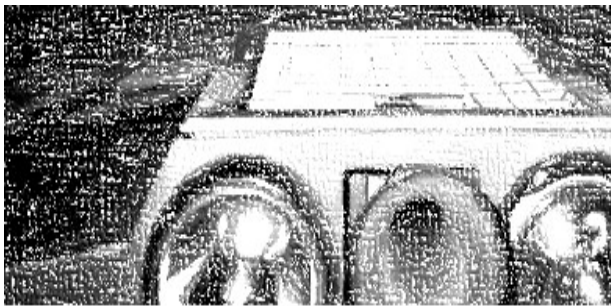




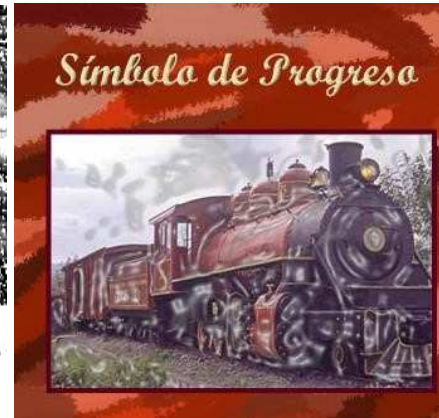
El Pito o Silbato del Tren cumple la función de comunicar las maniobras.



El Pito o Silbato del Tren cumple la función de comunicar las maniobras.



El pito es el símbolo que indica que se va a iniciar.



El ferrocarril permite el intercambio de productos entre costa y sierra, y el transporte de mano de obra.

Se necesitaban 7.000 mulas anuales para el volumen del intercambio entre la sierra y la costa, antes de la construcción del ferrocarril.



• El volumen de mercaderías que se transportan hoy en una semana, es tres veces mayor que el de todo un año de la época sin ferrocarril.



Ha permitido la integración de la población anteriormente marginada por la ausencia de transporte.



El tren ha traído consigo educación, salud y fuente de oportunidades para todo el territorio que cruza.



A pesar de ser un elemento extraño al paisaje natural, las rieles se confunden con la naturaleza creando con su paralelismo una línea de acero que enmarca el progreso.



- De todo el mundo llegan los turistas, que por 11 dólares por persona realizan una de las travesías en tren más interesantes y pintorescas en el mundo entero.



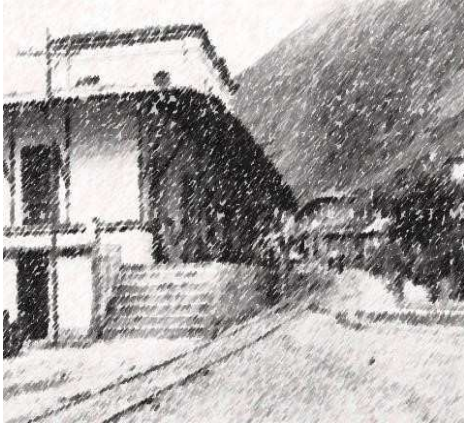
- La rehabilitación del servicio de pasajeros desde Guayaquil a Quito que representa la mitad del trazado original, costaría 175 millones de dólares.
- La rehabilitación del total de las líneas costaría por lo menos el doble de esa cantidad.



- Y las mejoras necesarias para permitir mayores velocidades y cargas más pesadas que ofrecerían un servicio eficiente para este siglo,
- significarían el desembolso de cientos de millones de dólares adicionales.



Las estaciones también se encuentran deterioradas, necesitando reparaciones básicas como la pintura y rehabilitaciones en cuanto a su estructura.



Considerando además, que las líneas del tren han sufrido el robo de sus materiales (clavos, durmientes de madera) que han sido utilizados por particulares para sus construcciones.

- El Gobierno Nacional está comprometido con el fortalecimiento socio económico del Ecuador.
- Razón por la cual el Ministerio de Turismo asume el compromiso para impulsar la rehabilitación y manejo de los ferrocarriles del Estado como un importante factor de desarrollo para la actividad turística.

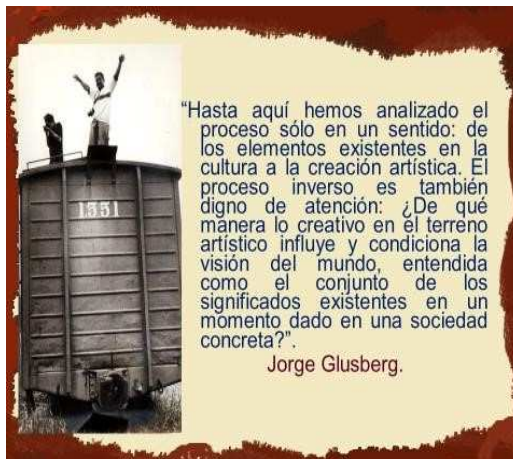


Debemos trabajar todos unidos para garantizar este tiempo nacional para las futuras generaciones.

"Locomotive" va a través del arte, inspirar a la ciudadanía para renovar el significado de uno de los tesoros de nuestro patrimonio cultural.

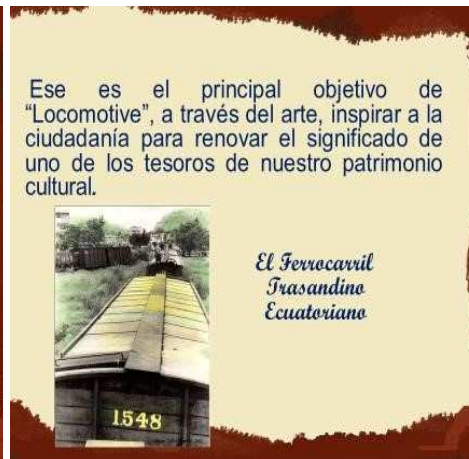
Bibliografía
 17%20cosses%20river%20o%20Yaguachi%202.jpg
 El%20Nariz%20del%20Diablo%20010
 Nariz%20del%20Diablo%202.jpg
 Nariz%20del%20Diablo%205.jpg
 Nariz%20del%20Diablo.jpg
 3149_fe_1096_milaoro
 3151_fe_1096_milaoro
 3156_fe_1096_alausiEngineer railroading
 1910-John Boyd - PA60777
 Engineer railroading 1910-John Boyd - PA60777

Presentación audiovisual para los auspiciantes de la exhibición Locomotive, la Alianza Francesa de Guayaquil, 2005



"Hasta aquí hemos analizado el proceso sólo en un sentido: de los elementos existentes en la cultura a la creación artística. El proceso inverso es también digno de atención: ¿De qué manera lo creativo en el terreno artístico influye y condiciona la visión del mundo, entendida como el conjunto de los significados existentes en un momento dado en una sociedad concreta?"

Jorge Glusberg.



Ese es el principal objetivo de "Locomotive", a través del arte, inspirar a la ciudadanía para renovar el significado de uno de los tesoros de nuestro patrimonio cultural.

*El Ferrocarril
Trasandino
Ecuatoriano*



- No se imaginan con cuánta emoción comparto con ustedes mi pasión por el Ferrocarril Trasandino Ecuatoriano, a través de esta exhibición.
- Es mi intención convertir el Arte en Conocimiento sobre la cultura, tradiciones ferroviarias, y su historia; que ha sido transmitida y orgullosamente preservada a través de los relatos de varias generaciones.
- Para así rendir homenaje a los hombres "hacedores de sueños", que lograron construirlo y traer la integración nacional y el progreso.
- *María Beatriz Plaza de Manzano*



- Se trabajó con el equipo de la Alianza Francesa para realizar el diseño para el material impreso y el boletín de prensa
- Se entregaron fotografías de la obra y de la artista, que fueron realizadas en la Agencia de Publicidad
- Adicionalmente la Institución incluyó la exhibición en su impreso del programa de actividades

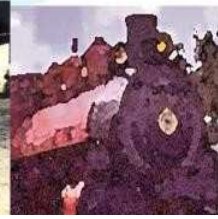
Difusión del Evento

- La Alianza Francesa de Guayaquil se encargará de la difusión del evento mediante su departamento de comunicación.



- Poseen espacios destinados a la promoción de sus programas, en los medios de comunicación.

- La Alianza Francesa posee un público propio, sus estudiantes, socios y guayaquileños interesados en la vida cultural.
- La Institución tiene un presupuesto para enviar 400 invitaciones para cada evento.



"Con garbo pero sin prisa a la Nariz del Diablo"
Agua Fuerte. Año 2000.

- Para montar la exposición contamos con el grupo Kero en especial curaduría y museografía de Paula Rogasner y el personal de la Alianza.
- La exposición se acompaña por una presentación digital de la historia del Ferrocarril.



"Viva Alfaro"
Agua Fuerte. 2000.

- La Coordinación General la llevará a cabo Paula Rogasner.
- El Evento será presentado por el Director de la Alianza Francesa, Jean-Denis Roussel.
- Se inaugurará con un brindis acompañado por un cektel.



- Se pretende que la exposición se convierta en un espacio para que todos quienes trabajan por la preservación del ferrocarril se conozcan, intercambien ideas y unan sus fuerzas.



- "Locomotive" no es solamente una exposición artística, es una propuesta distinta para conocer nuestro patrimonio nacional.
- Necesita de la presencia de todos ustedes para hacerse realidad.



Bibliografía: Jorge Glusberg,
Retórica del arte Latinoamericano,
imagenes de arte digital, grabados y
fotografías tomadas por Beatriz
Plaza



Colaboración especial del Sr. Víctor Fernández y la
Lic. Lourdes Aguilar

Fotos de la actual Estación del Ferrocarril en Durán, Febrero 2016



Historia del Ferrocarril, basado en el libro relatos Históricos:

La obsesión del Gral. Eloy Alfaro «fue unir el país mediante el ferrocarril Guayaquil-Quito, nexo de unión de capital y puerto, de sierra y litoral, de trópico y montaña, que debía dar al Ecuador vertebración e integración, complementación de economías en vez de guerra de economías. Mas hasta esta obra era combatida. Los reaccionarios llegaron a combatirla porque llevaba a la sierra ecuatoriana los gérmenes de la impiedad. Los liberales disidentes, por motivos de alargada. Los tráfugas metidos dentro del liberalismo para traicionarlo, por crear el escándalo».

(Leopoldo Benítez Vinuesa.- Ecuador: Drama y Paradoja,

El Gobierno del General Alfaro destinó 12'.232.000 en bonos del estado para pagar el Ferrocarril una vez superados todos los obstáculos antepuestos por parte de la oposición y deudas del estado ecuatoriano con lo que en 1873 desembarcan en Guayaquil las primeras toneladas de rieles y un año después llega la primera locomotora a Milagro. Todo un acontecimiento social y festivo, aunque

estudios sobre la posibilidad de atravesar la Cordillera de los Andes son pesimistas, piensan en la época y con razón que los peligros y costos son enormes, por este cuando esto se logra en un solo día de viaje, da un enorme paso al progreso. En el siglo XXI, año 2003 a pesar de que las veloces cuatro ruedas de los transportes automovilísticos relegan al olvido el lento rodar de la locomotora, el milagro del tren ha conseguido detener la historia.

El Fenómeno del Niño en 1998 causa que varios tramos del Ferrocarril sean interrumpidos, el trayecto de Ibarra a San Lorenzo en autoferro también ha sido suspendido solo se realiza el trayecto Riobamba - Alausí - Nariz del Diablo - Alausí – Riobamba, aunque El ferrocarril ha sido la mejor forma de viajar por su encanto especial, lamentablemente en el año 2003 caminando es la única forma de recorrer varios tramos de la centenaria vía que atraviesa de costa a Sierra a través de los paisajes más hermosos del Ecuador, los turistas recorren por 11 dólares por persona las travesías en tren que han funcionan, pues estas mantienen su gran atractivo.

La piedra tallada con dinamita para colocar los rieles de acero en 2.5 kilómetros con 800 metros de altura requirió 12 millones de dólares, que en esa época era la mitad del presupuesto del estado, que llegaba a 24 millones de dólares por año. Para entender este proyecto hoy, sería como si el Ecuador emprendiera una obra de más de 3.000 millones de dólares, es por esto que la construcción del tren de Guayaquil a Quito ha sido una de las mayores obras públicas realizadas, la pregunta que se responde con este trabajo en ese momento en que ha llegado la hora de volver a poner en marcha el tren de Eloy Alfaro. ¿Qué vamos a hacer al respecto?

La cultura de un pueblo es el resultado de la dinámica interacción de los seres portadores de las tradiciones y herederos del saber colectivo y de la naturaleza que, a través de los elementos propios de cada región, alimenta la inventiva humana en búsqueda de supervivencia y felicidad. Durante muchos años hubo en el Ecuador una tenaz oposición a la construcción de un ferrocarril que uniera costa y sierra, Juan Montalvo escribió "Los conservadores tienen el ferrocarril por invento del demonio, su religión es no salir del círculo en donde alcanzan a oler sus narices..." y añadía "el ferrocarril, el telégrafo, la navegación por vapor son liberales. La vida está en movimiento, la tumba es inmóvil".

Con la victoria de la revolución liberal el 5 de junio de 1895 la construcción del ferrocarril se volvió la acción prioritaria del gobierno del General Eloy Alfaro.

En 1897 se retorna el proyecto con la intervención del contratista Archer Harman, pero el Congreso puso nuevos obstáculos al contrato, hasta la formación de The Guayaquil and Quito R.Y.CO. Company que emprenderá desde comienzos de siglo la etapa crucial del ferrocarril que llegó a Quito el 17 de junio de 1908.

Otra visión que nos ilustra de este gran logro es saber que se necesitaban 7.000 mulas anuales para el volumen del intercambio entre la sierra y la costa, antes de la construcción del ferrocarril, el volumen de mercaderías transportadas en 1910 en una semana era tres veces mayor que el de todo un año sin ferrocarril, acotando que nuestra vía férrea mide 290 millas, o su equivalente de 464 kilómetros, de Duran a Quito por la cordillera interandina.

El presidente Gabriel García Moreno inicia este proyecto después de que la Asamblea Constituyente de 1861 autorice la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya la línea férrea. Doce años después Gabriel García Moreno ha realizado 91 Km. de vía en la costa ecuatoriana desde Yaguachi hasta Milagro, 22 años más tarde de su muerte, en 1895, con el triunfo del liberalismo, la obra fue retornada por el General Alfaro, quien tuvo que hacer un ajuste al ancho entre los dos rieles para que pueda ser usada la locomotora con la fuerza para subir la cordillera de los Andes. A inicios del siglo XX había delegado el análisis y estudio de un nuevo trazado para la construcción del ferrocarril al ingeniero norteamericano Sighald Muller.

Después de dos años Muller lo llama el ferrocarril más difícil del mundo, debido a los obstáculos geográficos que enfrentó. Nuevos estudios dan como resultado la resolución de construir la línea férrea que uniría la costa con la sierra ecuatoriana, por el norteamericano Archer Harman quien inicia con la contratación de poblaciones indígenas y negras, con el apoyo de cuatro mil jamaiquinos durante la construcción del tramo sobre la provincia de Chimborazo, a causa de la destrucción de las bases y pavimento por el río Chanchan. La gran cantidad de vidas cobradas a causa del clima, serpientes, enfermedades y dengue, restos que se sepultaron en fosas comunes lo que produjeron la huida de algunos trabajadores, el General Alfaro enterado llevó a su esposa e hijos para demostrar que no había que abandonar el trabajo y como respuesta a los problemas que se presentaron pensó encargar el poder a su vicepresidente para supervisar la construcción, no sucedió, la empresa cumplió con los plazos acordados en el tiempo estipulado.

El clavo de oro colocado por América Alfaro, hija del presidente, en el último riel de la estación de Chimbacalle, da inicio al transporte ferroviario transandino e inaugura la obra de infraestructura para desarrollo del Ecuador, el 25 de junio de 1908, inaugurándose oficialmente con la llegada del tren y fiesta cívica, el 26 de Agosto de 1957 se habilita el tramo Quito-San Lorenzo de 373 kilómetros.

Estado del Ferrocarril:

Actualmente el ferrocarril sirve como atractivo turístico utilizando varias rutas, en el trayecto Riobamba-Nariz del Diablo el tren desciende 800 metros zigzagueando cuyo camino forma una línea por la que los opositores de la época del General hacen alusión al demonio. La ruta Quito-Riobamba atraviesa la Avenida de los Volcanes, pues pasa por el Chimborazo de 6.310 metros de altura, la ruta Quito-Cotopaxi-Quito llega a la reserva Parque Nacional Cotopaxi, volcán de 5.897 metros de altura, el tramo de 45 kilómetros Ibarra- cerca de Cuenca en ferrobús pasa por túneles construidos con pala y pico, sufriendo daños por crecidas de los ríos en 1931, en 1953 y en 1998 pues las lluvias causadas por la corriente del Niño pudrió los maderos de 20 centímetros de grueso llamados durmientes que sostienen las rieles, dejando fuera de servicio la ruta Durán - Bucay y en 1999 la vía Bucay - Huigra. La Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado, proporciona servicio de transporte mixto, es decir para pasajeros, turistas y carga. Para el efecto cuenta con trenes a diesel-eléctricas y vapor, autocarriles y ferro buses que se movilizan por rutas cortas.

La ruta Riobamba - Nariz del Diablo - Riobamba (tren) funciona los días Miércoles, viernes y domingos en ferrobús a las siete horas desde la Estación de Riobamba (Avenida 10 de Agosto y Carabobo) teléfono: (03) 961-909, su costo \$14.20, la ruta Ibarra – cerca de Cuenca con autocarril, trabaja de lunes a viernes desde las siete horas y los fines de semana desde las ocho horas parte de la Estación de Ibarra, Teléfono: (06) 950-390 su costo \$ 3.80. La ruta San Lorenzo- El Progreso en ferrobuses da servicio de lunes a domingo de acuerdo a la demanda parte de la Estación San Lorenzo su costo \$ 2.40, la ruta Quito - Cotopaxi – Quito de 50Km da servicio los sábados y domingos desde la Estación de Chimbacalle parte a las ocho horas por \$ 4.60 retorna a la Estación Cotopaxi en Quito Estación

Cotopaxi a las catorce horas y a Quito a la Estación Chimbacalle a las diecisiete horas se vende el ticket del trayecto en las oficinas centrales: Bolívar 443 y García Moreno.

Datos del Funcionamiento del Ferrocarril:

La tripulación se divide en patio y carrera, de patio son los encargados de recibir el convoy y de armar y proveer de agua y combustible al Ferrocarril para el siguiente día. La tripulación de Carrera, es la que viaja en el ferrocarril, consta de 6 personas: El conductor es la máxima autoridad del Ferrocarril. Es el responsable de toda la tripulación, el Maquinista es el conductor de la locomotora y va a la izquierda, el fogonero es el acompañante del maquinista o copiloto y va a la derecha, tres bragueros que van en los vagones del tren y se encargan de las maniobras de frenar y cambio de vía. El Pito o Silbato del Tren cumple la función de comunicar las maniobras. Un pito largo, corto, largo indica a los brequeros que deben hacer los cambios para virar, Pi, pí, pí, pí, cortos significa que viene un tren atrás. Una sola pitada dice que los breques deben ser ajustados para ayudar a detener la máquina en bajada pues por el peso es difícil lograrlo como sucede en el camino de Urbina para bajar a Ambato. Se debe regar arena en los rieles cuando suben por un espacio empinado y cuando hay monte para evitar que se deslice el Ferrocarril.

Rutas y proyectos de la ENFE al 2003:

El Señor Sergio Coellar es el Gerente General de la ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarriles Ecuatorianos) en entrevista a los medios indica que la visión de esta empresa es ver un sistema ferroviario rehabilitado, mejorado, expandido que permita el transporte de carga pesada y promueva el turismo, siendo este un gran desafío, la restauración del servicio Guayaquil – Quito, recorrido que representa la mitad del sistema costaría en ese momento 175 millones de dólares. La Rehabilitación total costaría el doble, pues los mejoramientos necesarios para lograr mayores velocidades y llevar cargas más pesadas podrá costar muchos cientos de millones más.

En noviembre 29 del 2001, el Congreso Ecuatoriano aprueba una ley que visualiza la construcción de las vías principales del país, el presupuesto del año 2002 que la ENFE presenta, fue de diez millones de dólares para la renovación de las vías Guayaquil a Riobamba y de Ibarra a San Lorenzo. Desafortunadamente, los recursos asignados en el 2002 fueron solo de cuatro y medio millones de dólares. Debido a esta situación espera poder recibir ayuda de la empresa privada y

municipal teniendo como ejemplo las gestiones de las municipalidades de Riobamba donde con el apoyo de la empresa privada rehabilitaron la estación, un museo sobre el tren con un restaurante, tiendas y un teatro.

El tren de la ruta Riobamba – Sibambe genera más de un millón de dólares anuales en venta de pasajes y más para el comercio local, siendo esta estación el atractivo turístico que apoya a su economía.

La autoridad portuaria de Manta estudia la posibilidad de habilitar un tren para transporte de carga a Guayaquil. Manta es el puerto más grande después de Guayaquil y crece rápidamente. Se propone que el tren de Manta posea 50 vagones de carga para que cada uno lleve dos contenedores de 40 pies de largo directo de Manta a Guayaquil a una velocidad de 120 – 130 kilómetros por hora, haciendo este trayecto en la mitad del tiempo y una sexta parte del costo que suponen los camiones actualmente.

Algunas compañías Norteamericanas y europeas se muestran interesadas en este proyecto avaluado en 60 millones de dólares. Los desacuerdos políticos y un arca vacía impiden el desarrollo de este proyecto sin perder la fe en los políticos visionarios de siempre y la empresa privada trabajando juntos para lograrlo, teniendo ya ejemplos visibles como es el de Riobamba. Aunque el gobierno nacional se muestra comprometido, ha dado paso al Ministerio de Turismo en la provincia de Chimborazo para impulsar la rehabilitación y manejo de los ferrocarriles del Estado para apoyar al desarrollo de la actividad turística, pero parte de sus dos líneas principales y sus ramales secundarios han permanecido estáticos los últimos veinte años, por el uso del transporte por carretera causado por la falta de renovación del parque y de las instalaciones.

(Mendoza, 2003).



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, María Beatriz Plaza de Manzano, con C.C: # 0908901457 autor del trabajo de titulación: **Plan de comunicación donde el arte conceptual es la herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro, Provincia del Guayas.** previo a la obtención del grado de MAGÍSTER EN COMUNICACIÓN CON MENCIÓN EN COMUNICACIÓN ORGANIZACIONAL en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

- 1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
- 2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de graduación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 30 de Enero del 2016.

f. _____
Nombre: Plaza Huerta, María Beatriz
C.C:090890145-7



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Plan de comunicación donde el arte conceptual es la herramienta de comunicación para la preservación de las vivencias y cultura ferroviaria en el Cantón Eloy Alfaro, Provincia del Guayas.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Plaza Huerta, María Beatriz		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Franco Pombo, Mónica, Phd Herbas Muñoz, Cecilia, Mgs		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Comunicación Organizacional		
GRADO OBTENIDO:	Master en Comunicación Organizacional		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	30 de Enero del 2016	No. DE PÁGINAS:	43
ÁREAS TEMÁTICAS:	Comunicación, cultura, identidad		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Comunicación Organizacional, Arte, marketing Social, conocimiento y Cultura.		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): Plan de comunicación que utiliza la metodología artística, durante los años 2003 al 2008 momento en que el Ferrocarril Transandino Ecuatoriano cumple cien años de su inauguración. A partir del año 2009 el gobierno Ecuatoriano inicia su rehabilitación, esta forma de planificación es interdisciplinaria por sus estudios de la historia del Ecuador. En el primer capítulo se explica la problemática que afecta a la ENFE y la importancia de la existencia del Ferrocarril que a inicios del siglo XX fue de integración, de la Costa y la Sierra lo que trajo gran desarrollo económico, para gestionar su preservación, los periodistas, los profesores, los trabajadores ferroviarios, artistas, atletas, formaron asociaciones, fundaciones, organizaciones, movimientos, este plan propuso una integración de los grupos pertenecientes al cantón Eloy Alfaro a través de un festival de arte y varias acciones artísticas en este, en Guayaquil, en Quito e Ibarra, mediante la comunicación masiva, interpersonal e individual desde la actividad artística, la docencia y la gestión cultural. En el segundo Capítulo, desarrollo de la investigación se indica el aspecto metodológico e informa al lector con ejemplos, el capítulo del marco teórico explica la aplicación de la teoría de Nonaka y Takeuchi gestión del conocimiento a través de dos espirales, la epistemológica y la oncológica para lograr la innovación, así como los conceptos de arte conceptual y del marketing social aplicados.			

En el tercer capítulo ya se registra el diseño del Plan de comunicación, sus objetivos, sus acciones y la retroalimentación, el último capítulo, las conclusiones.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-2555564 / 0991350547	E-mail: mbplazah@gmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Dra. Mónica Franco Pombo	
	Teléfono: +593-4-2206950	
	E-mail: monica.franco@cu.ucsg.edu.ec	

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	