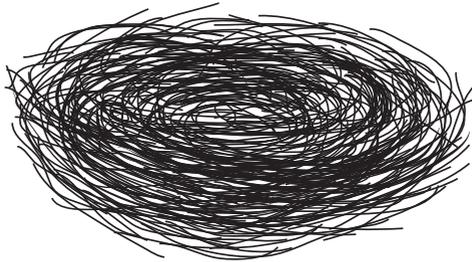




EDCOM
Escuela de Diseño y Comunicación Visual

Materia Integradora

REALIZACIÓN DE PROYECTOS AUDIOVISUALES



DOCUMENTALES

LIPRO

**Licenciatura en Producción
Audiovisual**

BRIEF

Tema:

Ecuador entre vagones y tradiciones.

Autores:

María Fernanda Sierra Burgos.

Karol Priscilla Jaime Pincay.

Paralelo # 3

Año 2017

Firma del Profesor

.....



Resumen

**Fotografía1. Vagonos patrimoniales. Elaboración propia.
Fotografía de Kristel Maridueña. (Alausí,2017)**

El Ecuador es un país con cuantiosas riquezas naturales. Por su ubicación geográfica, fomenta el turismo, con el propósito de convertirse en una de las más importantes fuentes de ingresos para el país, sin embargo la difusión de sus atractivos es exigua.

Ferrocarriles del Ecuador empresas Públicas es una infraestructura que seduce tanto a los visitantes locales como extranjeros.

La observación realizada revela que la infraestructura está subvalorada y además presenta limitaciones económicas que impiden una difusión adecuada. En especial las rutas Costa-Sierra pasando por la construcción emblemática Nariz del Diablo.

La identificación de estas rutas clave movilizan al investigador a precisar el alcance social de esta obra de ingeniería. Paralelamente a este sistema ferroviario se asientan poblaciones que se benefician del turismo por medio de los sistemas de emprendimiento.

Con el propósito de promocionar las rutas clave se desarrolló un producto audiovisual que enfatiza tanto la obra civil como los aspectos históricos de este sistema vial público.

Otro objetivo de la producción fílmica es fortalecer la identidad cultural, redescubriendo a través del análisis histórico los valores que reside en esta monumental obra. Cabe indicar que las bondades de este servicio público permanecieron ignoradas hasta el 2005, cuando se produjo el primer intento de remodelación. Posteriormente en el año 2014 se concretó la habilitación de las rutas que hoy son visitadas por locales y extranjeros.



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

7-8

LOGLINE

TARGET

SIPNOSIS

CANALES DE DIFUSIÓN

OBJETIVOS

9

OBJETIVOS GENERAL

OBJETIVO ESPECÍFICO

MARCO TEÓRICO

10-13

METODOLOGÍA

14-17

ACTIVIDADES/CRONOGRAMA DEL PROYECTO

18

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

19-20

Flujo de trabajo, cronograma

REFERENCIAS

21

ANEXOS

22-25

AGRADECIMIENTOS

26

BIBLIOGRAFÍA

27



Fotografía2. Nariz del Diablo. Elaboración propia.
Fotografía de Mafer Sierra (Pistishi,2017)

INTRODUCCIÓN

La construcción del ferrocarril empezó en 1873 bajo el mandato de Gabriel García Moreno. El expresidente Eloy Alfaro en 1895 tuvo una visión más amplia para usar el ferrocarril, como transporte de carga uniéndolo así las regiones costa y sierra. Agilizando el turismo y el comercio interno del país siendo un aporte sustancial a la economía del mismo.

El ferrocarril en el país fue un factor preponderante de progreso. Su vida tiene una historia así desconocida e incomprendida con el paso del tiempo ha venido deteriorándose y en estos últimos años en un periodo de crisis y decadencia. La falta de incentivos y del aporte económico de los gobiernos.

(Guerrero, 2005)

En la presidencia de Rafael Correa se toma la decisión de rehabilitar el Sistema Ferroviario Ecuatoriano, una primera estrategia de declarar al sistema como Patrimonio Nacional, el 1 de abril del 2008. En el año 2010, fruto de la formulación de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, se creó con Decreto Ejecutivo NO. 313 FERRCOCARRILES DEL ECUADOR EMPRESAS PUBLICAS (FEEP), entidad que en un principio estaba coordinada y presidida por el Ex Ministro de Patrimonio, mismo que fue suprimido mediante Decreto Ejecutivo NO. 1507 del 8 de mayo del 2013. Es así que FEEP pasa a ser presidida por el ministerio de turismo, y coordinada por el Ministerio de Producción Empleo y Competitividad. (FerrocarrieldesEcuadorEmpresasPúblicas, 2014, p7)

Es en ese contexto, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública inició un proceso de modernización y rehabilitación del sistema Ferroviario Ecuatoriano Patrimonial con su uso turístico, en su primera etapa Quito - Durán e Ibarra – Salinas, el cual concluyó en el 2012, comenzándola operación integral del sistema ferroviario en el 2013, y en ese año arrancó con la rehabilitación del tramo Otavalo – Ibarra mismo que concluyó en el 2014 y su operación comercial inició en enero del 2015. Siendo actualmente un referente turístico del país, a nivel internacional. (FerrocarrieldesEcuadorEmpresasPúblicas, 2014, p7)

En la actualidad el ferrocarril se ha vuelto en hito turístico con mayor preponderancia a nivel internacional que nacional. Volviéndose un atractivo turístico clase 4, con una demanda turística tal que es una de los mayores ingresos económicos de esta industria.

Este documental fue planteado y realizado con la finalidad de dar a conocer éste servicio turístico. Además de dar a conocer la historia y trayectoria el mismo volviendo en gran aporte cultural, turístico, económico y social.

LOGLINE

La empresa pública Ferrocarriles del Ecuador, desde 1872 ha servido a ciudadanos nacionales y extranjeros, a través de un recorrido extraordinario de 482.29 km que atraviesa las regiones costa y sierra lo que permite disfrutar de la variedad cultural de las regiones y de la abundante biodiversidad que caracteriza a nuestro país.

TARGET

El audiovisual está destinado al público local e internacional, ubicados en edades entre los 25 a 70 años. Para la producción del filme se eligió el género turístico porque el propósito de este video es difundir un servicio cuyo valor agregado se le otorga el entorno natural, las estrategias de construcción y los valores históricos que dieron origen a esta monumental obra. La clasificación de contenido en nuestro documental según el art 9 es: A CONTENIDOS FORMATIVOS. Educativos y Culturales, ciencia, tecnología, arte.

SINOPSIS

A tan solo 482,79km de distancia de Quito y Guayaquil, un sistema de transporte era vital. El tramo más difícil a través del tiempo.

Una historia de lucha poderosa, catástrofe naturales y difíciles obstáculos fueron la base de la construcción del Ferrocarril. Cambiando la sociedad ecuatoriana y dándole paso libre al comercio. De esta lucha se obtuvieron victorias y realizaciones.

Actualmente el Ferrocarril del Sur, un recorrido lleno de historia y liberación que se nutre de la esencia del Ecuador, situando a las comunidades locales y su patrimonio como ejes de la experiencia, mostrando de primera mano la riqueza natural y cultura del Ecuador.

CANALES DE DIFUSIÓN

El producto audiovisual se podrá transmitir vía internet, debido a que es el medio más accesible y con porcentaje alto de repercusión.

Otros de los medios escogidos son las agencias de viajes a través de mensajes persuasivos para convencer al público en la búsqueda de nuevas experiencias.



Fotografía3. Recorrido Costa-sierra. Elaboración propia.
Fotografía de Karol Jaime (Huigra, 2017).

Objetivos

OBJETIVO GENERAL

Producir un video documental turístico, rescatando el valor histórico del tren y fortaleciendo la identidad cultural, así como el contexto socioeconómico de las poblaciones aledañas al sistema ferroviario, para la promoción de dos rutas clave de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública.

OBJETIVO ESPECÍFICO

- Demostrar el aporte socioeconómico en las poblaciones aledañas al sistema ferroviario para validar la inversión realizada por el estado ecuatoriano, enseñando el progreso actual de dichas poblaciones.
- Fundamentar los hechos históricos, mediante entrevistas a familiares de descendientes de trabajadores de la obra ferroviaria para fortalecer la credibilidad del filme.
- Contribuir a la valoración de las rutas clave de ferrocarriles, a base de fuentes históricas que fortalezcan la identidad cultural de los ecuatorianos, a través de contenido gráfico de las estaciones del recorrido.

MARCO TEÓRICO

INVESTIGACIÓN PRIMARIA

El Ferrocarril llegó a Quito 106 hace años, en junio de 1908 dentro del contexto de la revolución industrial, los servicios prestados tanto en transporte masivo de pasajeros como de carga lo convirtieron en un eje fundamental para el desarrollo, además de un símbolo de unidad nacional a principios de siglo XX.

La vía ecuatoriana tuvo de 975Km, de los cuales el 75% del trazado cruza por la cordillera de los Andes, denominada así por el científico alemán Alexander Von Humboldt. Este se encontraba dividido en tres grandes tramos:

- Norte: Quito-San Lorenzo (373Km)

- Sur: Quito – Durán (447Km)

- Austral: Sibambe – Cuenca (145Km)

En la década de los 70, el Ferrocarril inició un proceso de decadencia que progresivamente anula su influencia en el sistema de transporte en el Ecuador.

Hubo un intento por recuperar el sistema ferroviario al asumir el poder el doctor Rodrigo Borja, pues los ferrocarriles se encontraban a punto de colapsar, con una vía férrea virtualmente inutilizada, la máquina paralizada y la empresa económicamente quebrada.

En los siguientes períodos presidenciales no tomaron al Ferrocarril del Ecuador como un tema trascendente para el país. Es así que para poder subsistir y debido al interés de operadoras privadas, la empresa, con los pocos de vías que quedaron, definió rutas cortas enfocadas a un servicio turístico, pero con una operación precaria, una vía sin mantenimiento y sin brindar debida seguridad para los usuarios, vendiendo más una actividad folklórica que turística.

En el año 2005, el presidente Alfredo Palacio realizó un último intento de mejorar la situación, pero por sus insolvencias en la administración no permitió que se cumplan los objetivos esperados.

En el año 2008, la realidad de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública se resumía en: vía en condiciones paupérrimas, estaciones en ruinas y una empresa muerta.

En la presidencia de Rafael Correa, se toma la decisión de rehabilitar el Sistema Ferroviario Ecuatoriano, una primera estrategia de declarar al sistema como Patrimonio Nacional, el 1 de abril del 2008. En el año 2010, fruto de la formulación de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, se creó con Decreto Ejecutivo NO. 313 FERRROCARRILES DEL ECUADOR EMPRESAS PUBLICAS (FEEP), entidad que en un principio estaba coordinada y presidida por el Ex Ministro de Patrimonio, mismo que fue suprimido mediante Decreto Ejecutivo NO. 1507 del 8 de mayo del 2013. Es así que FEEP pasa a ser presidida por el ministerio de turismo, y coordinada por el Ministerio de Producción Empleo y Competitividad.

Es en ese contexto, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública inició un proceso de modernización y rehabilitación del sistema Ferroviario Ecuatoriano Patrimonial con su uso turístico, en su primera etapa Quito - Durán e Ibarra – Salinas, el cual concluyó en el 2012, comenzando la operación integral del sistema ferroviario en el 2013, y en ese año arrancó con la rehabilitación del tramo Otavalo – Ibarra mismo que concluyó en el 2014 y su operación comercial inició en enero del 2015. Siendo actualmente un referente turístico del país, a nivel internacional. (FerrocarrilesdelEcuadorEmpresasPúblicas, 2014, p7)

EQUIPO DE PRODUCCIÓN

TÉCNICO

Imagen1. Los vectores fueron realizados para el brief del Documental, mostrando el equipo utilizado en el proceso de la realización del mismo. Ver imagen1.

Imagen1. Vectores. Elaboaación propia.

Preproducción



Computadoras, Suite office (Word), Software de ilustración (Adobe Illustrator), Navegación en Internet (Chrome)

Producción



Cámara DSLR (3 CANON 60D), (1 Production Blackmagic 4k), Lentes (Teleobjetivo 75-300 mm, zoom 35-80mm, Fijo 50 mm, 24mm Rokinon), 2 trípodes, 1 escorpión, zoom H6, micro boom Sennheizer, 3 memorias de 32 Gb, 1 memoria de 16 Gb

Post-Producción



Software de animación (Adobe After Effects), Software de edición (Adobe Premier), Software de edición de audio (Pro Tools- Ableton)

Humano

Equipo Humano encargado de la realización de documental. (ver fotos 4-9)



Fotografía4.

Karol Jaime Pincay
Productor
Animación-Cámara



Fotografía5.

Mafer Sierra Burgos
Director
Edición-Cámara



Fotografía6.

Lenin Oleas
Asistente de cámara- Edición



Fotografía7.

Kristel Maridueña
Asistente de cámara



Fotografía8.

Manuel Flores
Colorización



Fotografía9.

Sergio Macías
Sonido

PREPRODUCCIÓN

Para la creación del documental “Ecuador entre vagones y tradiciones” se contactó con la guía de Ferrocarriles Ecuador Valeria García, quién nos refirió con la Gerente General. Fabiola Arévalo Ponce.

Por la reciente posesión de la Gerente General nos contactamos con Andrés Arteaga, quién nos ayudó con el proceso del permiso de grabación. Luego de obtener información sobre el Ferrocarril realizamos la planificación de grabaciones en base a los recorridos programados por Ferrocarriles Ecuador.

La idea principal es dar a conocer uno de los patrimonios del Ecuador que por no tener suficiente difusión en el medio no ha obtenido la necesaria acogida. Sin dejar de lado la parte histórica y las dificultades en la realización de esta obra.

Otros de los puntos a tratar es exponer de la forma en el que el tren colabora socioeconómico y cultural a los pueblos por donde pasa el tren, sin olvidar que fue la primera forma terrestre de comunicación entre la costa y sierra. Llevando con esto a nuestro país sea pluricultural y multiétnico.

ANIMACIÓN

En la recopilación de información se hizo uso de investigaciones y videos subidos a la red, así como también la ayuda de guías para la recopilación sobre la historia de nuestro país. Seguido se inició con la creación del diseño del recorrido seleccionado, bocetos y vectorizaciones de elementos gráficos.

PRODUCCIÓN

El rodaje documental fue grabado en exteriores llevando a cabo un plan de rodaje. Llegando con anticipación a los sitios de grabación, para preparar los equipos técnicos, tanto como de audio y video. Además, de hacer pequeños clips en cada estación de los diferentes emprendimientos de la misma.

El primer viaje que se realizó fue a Bucay, contando con un largo período de estancia en la parada del tren, donde se pudo captar la esencia de la costa por medio de bailes y amorfinos. Continuamos con Naranjito donde obtuvimos tomas de la riqueza que tiene el Ecuador, a través del cacao y sus derivados. En Yaguachi solo se obtuvo tomas de la visita técnica, que se realiza en aquella parada. Huigra y Sibambe, se graba una presentación artística y la banda de pueblo, además de una caminata al santuario de la virgen. Alausí, siendo la última parada en la cual los pasajeros toman su respectivo descanso hasta el siguiente día.

Concluida cada jornada se realiza un respaldo de todo el material grabado, tanto de audio y video, recopilando los archivos dentro del disco duro. (ver figura 7-9)



Fotografía10. Recorrido Costa-sierra. Elaboración propia.
Fotografía de Karol Jaime (Huigra, 2017).



Fotografía12. Recorrido Nariz del Diablo. Elaboración propia.
Fotografía de Mafer Sierra (Sibambe, 2017).



Fotografía11. Recorrido Nariz del Diablo. Elaboración propia.
Fotografía de Mafer Sierra (Sibambe, 2017).

POST-PRODUCCIÓN

En esta fase se revisa, ordena y clasifica todo el material grabado, y las respuestas de las entrevistas más apropiadas para el documental.

Luego se realiza la edición y montaje de los videos junto a la colorización, después de la presentación del primer corte, se tomaron en cuenta las sugerencias del profesor como la colorización y línea gráfica, cumpliéndolas a cabalidad.

Luego se empieza a trabajar en la composición del soundtrack, que se pensó anteriormente, guiándonos de referencias que hay en el medio.

Finalmente se incluye en el video las claquetas, créditos y otro tipo de producción concerniente al documental.

ANIMACIÓN

En el proceso de animación se utilizó el software de After Effects dándole movimiento a la ilustración anteriormente mencionada, para mostrar las estaciones que conlleva el recorrido.

Finalizada la animación se genera el render.

Se realizó el montaje en la edición del documental en el software Premiere Pro, obteniendo el producto audiovisual final. (Ver fotos 10-11)

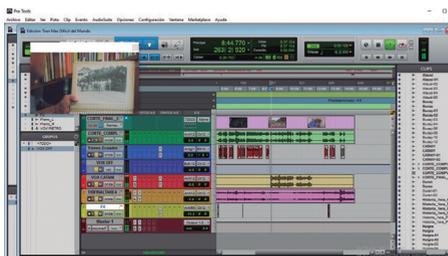


Imagen2. Captura edición de audio. Elaboración propia.

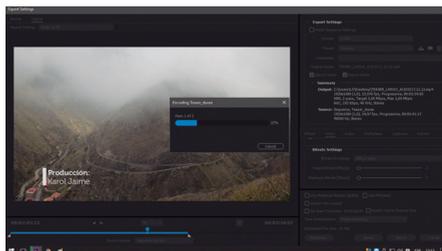
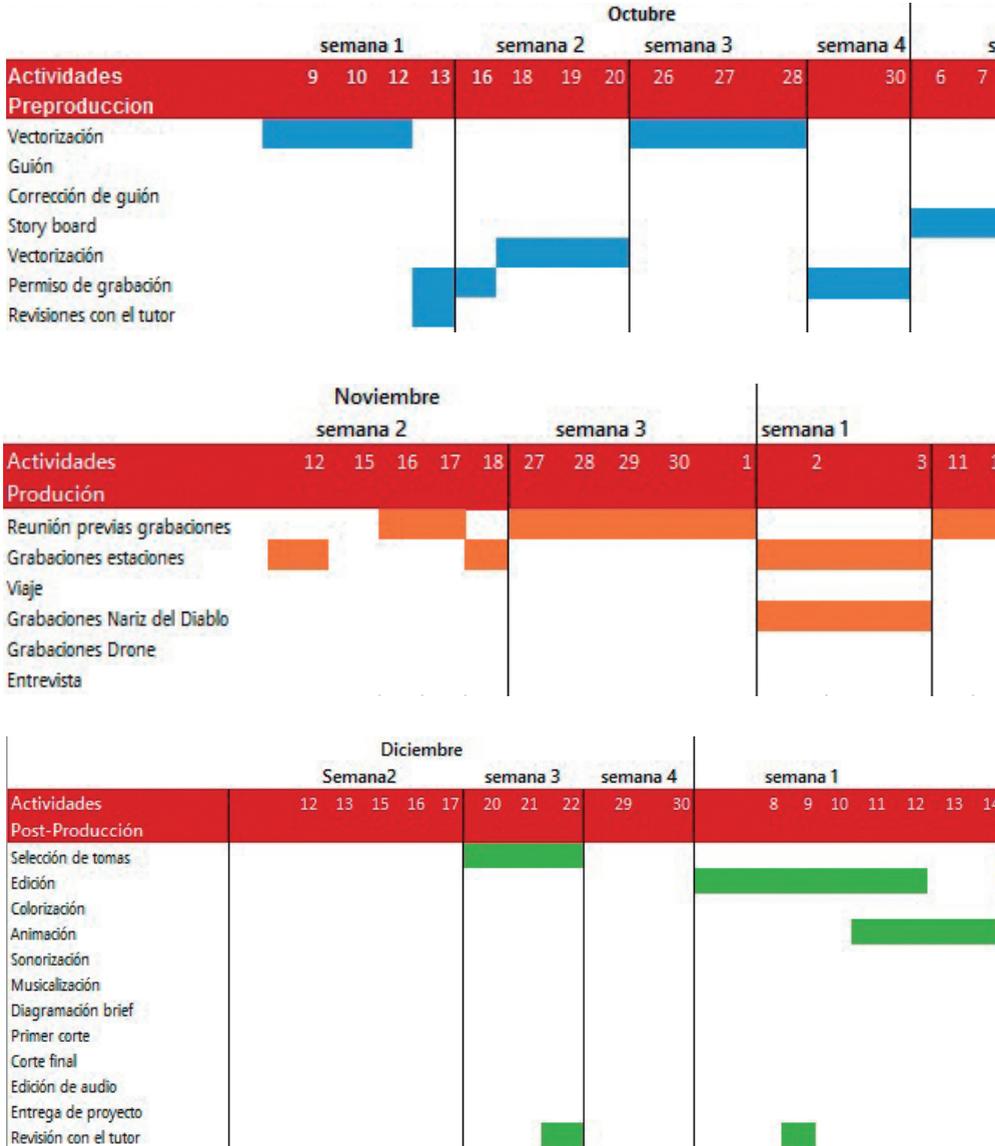


Imagen3. Captura edición de video. Elaboración propia.

CRONOGRAMA

En el cronograma se detalla cada una de las actividades planificadas en la Preproducción, Producción y Post-Producción
(Ver tabla 1)

Tabla1. Cronograma de actividades. Elaboración propia.



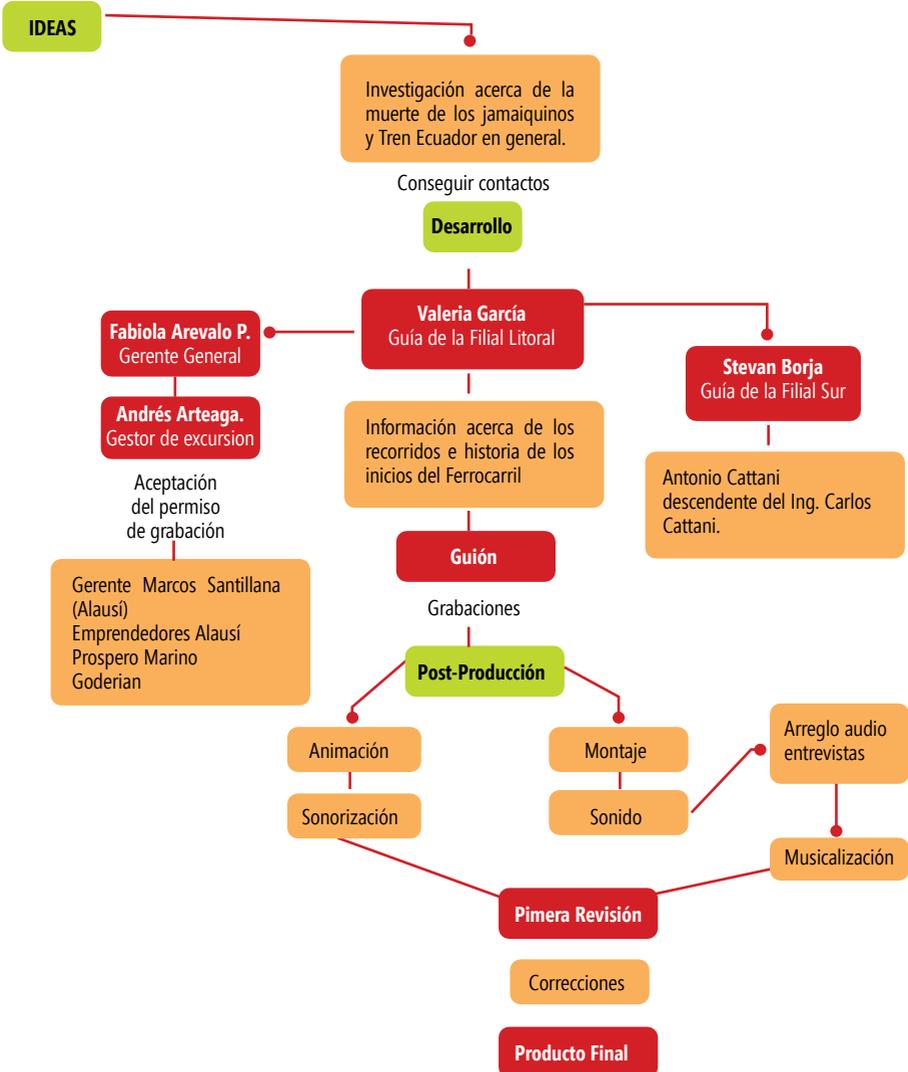


ACTIVIDADES

FLUJO DE TRABAJO

Diagrama de flujo con las actividades realizadas en las tres etapas de la realización de producto audiovisual. (Ver diagrama1)

Diagrama1. Flujo de trabajo . Elaboración propia.



CONCLUSIÓN

En la elaboración de una pieza audiovisual, se necesita una previa planificación de los procesos que se ejecutan durante el rodaje de la misma para lograr obtener una pieza final de calidad.

Por lo tanto, se debe cuidar cada paso de en la ejecución para poder garantizar el máximo grado de calidad al finalizar el proyecto.

Durante el rodaje de proyectos audiovisuales los imprevistos generan inconvenientes, en caso de no poder prevenirlos.

Gracias a la elaboración de este proyecto, hemos logrado conocer el proceso complejo que conlleva realizar un documental con pocos recursos.

La elaboración del documental ha sido una experiencia gratificante ya que refleja nuestra pasión por nuestra carrera, y la importancia que le damos al turismo y cultura de nuestro país.



RECOMENDACIÓN

- Contar con un plan de rodaje completo, que servirá como guía en momentos donde un imprevisto aparezca.
- Priorizar el tiempo de rodaje, ya que es en este punto donde la mayor parte del proyecto se genera, sin embargo, el proyecto solo toma forma una vez que se encuentra en etapa de post-producción.
- Conocer con anticipación con que equipo se realizará el procesamiento de todo el material grabado, en esta etapa también surgen cambios en la estructura del guion, ya que una vez montado el material en la línea de tiempo podemos hacernos una idea sobre lo que estamos tratando de comunicar.
- Tomar en cuenta para los rodajes en exteriores los diversos factores que influyen y afectan a la narrativa de la historia, ya que el clima puede ayudar como perjudicar el desarrollo del proyecto.
- Como opción alterna mantener diversas líneas de tiempo, es decir, diversos montajes, permite evaluar la efectividad de cada uno.
- Estar abierto a sugerencias de personas externas al proyecto ayuda a tener una perspectiva diferente del proyecto.

REFERENCIAS

Estos documentales fueron tomados como referencia tanto como en la narrativa, planos y animación de cada uno. (ver imagen 4-7)



Imagen4.El tren más lujoso y romántico del mundo. Venecia, Italia (2017)



Imagen5. Reportaje sobre el Tren de Ecuador conocido como el más difícil. Ecuador(2017)



Imagen6. Reportaje sobre "Un Viaje único, en el Tren Crucero". Ecuador (2014)



Imagen7.La línea férrea más difícil del mundo. Aluasi, Sibambe. (2012)

ANEXOS

Preproducción

[Qué acción veremos mientras se reproduce esta voz]

VO

Suena el albañal, para que el mundo entero escuche y todos las personas se detengan a reconocerla. **Su resonancia**, es el sonido de la diplomacia de la paz. **La campana de la locomotora**, es la sereniadora libertad que proclama el libre comercio. **Sus calderos** son la fuerza de la civilización, integrados por las ruedas del progreso, **se hacen** representa la iluminación para los países que están en la oscuridad.

- Historia -

Fotografías viejas del ferrocarril aparecen simultáneamente

Colores blanco y negro el Ferrocarril descendiendo en zigzag por la nariz del diablo...

VO

El sueño del ferrocarril inició en el gobierno del presidente Gabriel García Moreno, quién en 1873 pone en servicio 43 km de vía férrea en las costas del Ecuador.

Eloy Alfaro llega a la presidencia en 1897 y decide darle todo el impulso a la construcción del "ferrocarril del sur", estableciendo contacto con los inversionistas norteamericanos Archer Haman y Edward Morely, representantes en la construcción del "FERROCARRIL MÁS DIFÍCIL DEL MUNDO"

Fade out/

/Fade in

En ese mismo año se construye la Guayaquil & Quito Railway Company e inician los trabajos del ferrocarril del sur, arrojándose a varias dificultades entre las principales el financiamiento de la construcción.

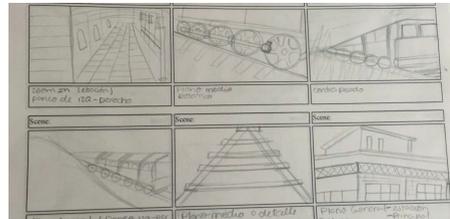
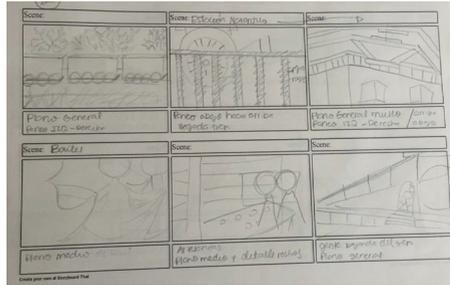


Imagen8. Captura del guión. Elaboración propia.

Imagen9. Captura del Storyboard-Viaje a Bucay. Elaboración propia.

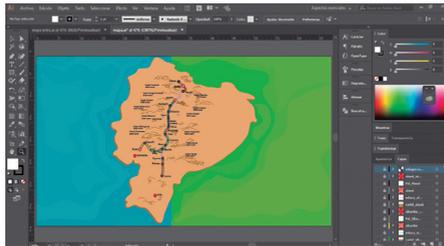


Imagen10. Vector del mapa del Ecuador, para su posterior animación. Elaboración propia.



Imagen11. Vector del mapa de América, para su posterior animación. Elaboración propia.

Producción



Fotografía15.Recorrido del Tren por las vías de Durán.Elaboración propia.
Fotografía de Karol Jaime (Durán, 2017).



Fotografía16.Scouting y grabación Nariz del Diablo.Elaboración propia.
Fotografía de Karol Jaime (Pistishi, 2017).



Fotografía17.Emprendimientos de la estación Bucay-Primer Viaje.Elaboración propia.
Fotografía de Sergio Macías (Bucay, 2017).



Fotografía18.Viaje día 16 Dic..Elaboración propia.
Fotografía de Karol Jaime (Durán, 2017).

Post-Producción

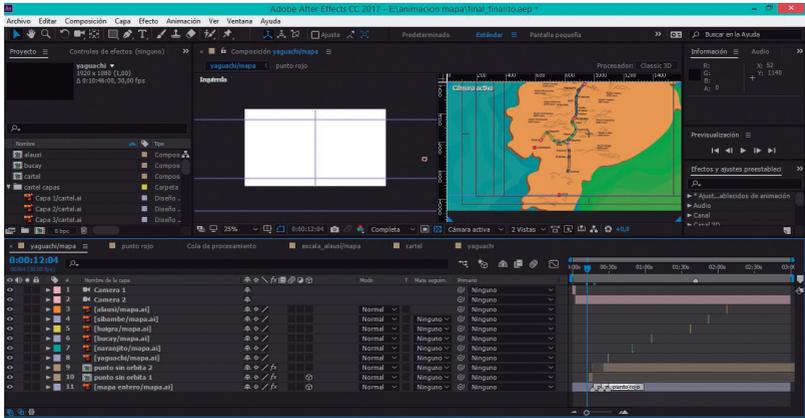


Imagen12.Animación/ Recorrido de la Ruta del Tren Durán- Alausí. Elaboración propia.



Imagen13.Sonorización de la animación. Elaboración propia.

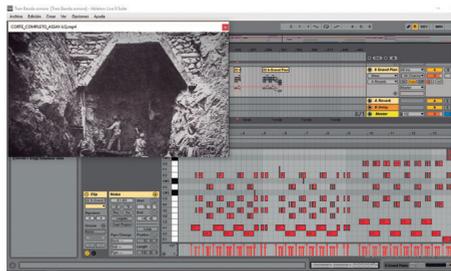


Imagen14.Edición de Audio del Teaser y Documental. Elaboración propia.

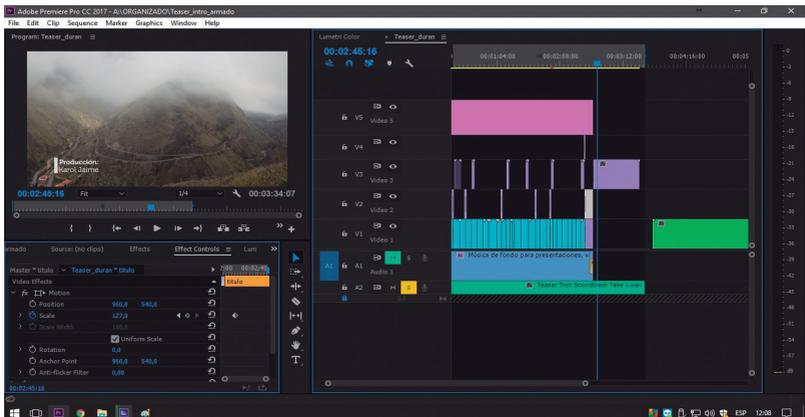


Imagen15.Edición de Audio del Teaser y Documental. Elaboración propia.

PRESUPUESTO

En la siguiente tabla se realizó un presupuesto referencial de los valores del costo de la producción en sus tres etapas.

(Ver tabla 2)

Tabla2. Presupuesto del Documental. Elaboración propia.

Preproducción	Especificaciones	Horas	Días	Precio
Productor				4500
Director				3500
Asesor de guión	corrección por páginas			300
Ilustrador	vectores de la gráfica			300
Subtotal				8600

Producción	Especificaciones	Horas	Días	Precio
camarógrafos			10	10000
Actor de Voz			1	100
Grabador de audio			10	1500
Alquiler de equipo			10	6000
Estudio de grabación			6	300
Alimentación			10	400
Movilización	gasolina, transporte		10	250
Animador			5	300
Drone			3	400
Hospedaje			2	400
Ticket mirador				80
Subtotal				19730

Producción	Especificaciones	Horas	Días	Precio
Editor de video				2000
Diseño de sonido				800
Musicalización				6000
Subtotal				8800
Total				37130

AGRADECIMIENTOS

Este proyecto audiovisual es un esfuerzo en conjunto de parte de las integrantes del proyecto y de todas las personas quienes nos ayudaron directa e indirectamente. Agradecemos a Dios por permitirnos lograr nuestro objetivo.

A nuestro tutor de la materia integradora Msc. Ronald Villafuerte que nos guió durante cada etapa del proyecto, dándonos las pautas necesarias para lograr un buen trabajo.

A la guía Valeria García y Stevan Borja que nos brindaron los contactos necesarios para las entrevistas y Andrés Arteaga quién pudo agilizar el proceso del permiso de grabación ya que sin ella no hubiese sido posible el rodaje del documental.

A nuestros amigos quienes nos ayudaron en las grabaciones como: Kristel Maridueña, Lenin Oleas, Julianna España, Sergio Macías quién nos ayudó con el sonido y Manuel Flores con la colorización. Y a las personas que nos colaboraron con el equipo necesario para la producción.

A nuestros familiares que se preocuparon por nuestro proyecto y nos ayudaron. Y a nuestros profesores que más allá de instruirnos y brindarnos los conocimientos teóricos y prácticos, nos enseñaron a creer en todo proyecto que realicemos en nuestras vidas.

Gracias a todos por su apoyo incondicional

BIBLIOGRAFÍA

Ecuadoratualcance.(2014) Ecuador. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=-Qx44uu1WXM&t=5s>

Enelofilms.(2012) Ecuador Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=Pa8neLnFSmU>

FerrocarrilesdelEcuadorEmpresapública. (2014) Obtenido de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/2015/04/informe-rendicion-cuentas-2014.pdf>

Katerine Guerrero.(2005) Quito. Obtenido de <http://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/4305/1/UDLA-EC-TARI-2005-05%28S%29.pdf>.

Videobos.(2017) Venecia. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=e73FtXCXy7E&t=231s>

Visión 360 (2017) Ecuador. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=VG15pyuzRes&t=139s>



Fotografía20.Mirador Pistishi. Elaboración propia.
Fotografía de Karol Jaime (Sibambe, 2017).

