

INTERPRETACIÓN TURÍSTICA DEL PATRIMONIO INMATERIAL ORENSE: EL FERROCARRIL DE EL ORO (RUTA PASAJE)

Resumen. -

La presente investigación denominada "Interpretación Turística del Patrimonio Inmaterial Orense: El ferrocarril de El Oro, (Ruta Pasaje)". Orientada a la investigación del patrimonio intangible de la provincia de El Oro, Ecuador. Propone la difusión del patrimonio inmaterial de la antigua ruta en el cantón Pasaje, apoyada en la didáctica y la interpretación de datos y objetos relacionados con la memoria de lo que fuese el tren del sur. Se aplicó una metodología cualitativa con la finalidad de obtener datos importantes por medio de entrevistas a historiadores y pobladores locales, así como la recolección de información mediante la revisión bibliográfica, y la observación. Obteniendo como producto final general del estudio: que la escases de vestigios importantes y físicos de la extinta línea férrea ocasiona su desconocimiento y pérdida de valores simbólicos, lo cual pone en evidencia la necesidad de realizar una propuesta que implique la interpretación turística del patrimonio.

Palabras claves: patrimonio inmaterial, patrimonio turístico, ferrocarril del oro, interpretación turística, difusión del patrimonio, ruta interpretativa turística.

Abstract. -

The present research is titled "Tourist Interpretation of the Intangible Heritage of Orense: El Oro railway, (Pasaje Route)". Oriented to the investigation of the intangible heritage of the province of El Oro, Ecuador. It proposes the dissemination of the intangible heritage of the old route in Pasaje which is supported by didactics, data interpretation, and objects related to the memory of what the southern train was. Besides, a qualitative methodology was applied to obtain important data, through interviews with historians and local inhabitants. Apart from, the collection of information through bibliographic review, and observation. Obtaining as a final result that the lack of important and physical vestiges of the extinct railway line causes its ignorance and loss of symbolic values. It highlights the need to make a proposal that implies the tourist interpretation of heritage.

Keywords: intangible heritage, tourist heritage, gold railway, tourist interpretation, heritage dissemination, tourist interpretive route.

Introducción. -

PASAJE, el nombre actual con el que se reconoce al cantón Orense del sur del Ecuador. Situado al suroeste del país, limitando al norte con el cantón El Guabo, al sur con el cantón Santa Rosa, al este con la Provincia del Azuay y al oeste con la capital de la provincia de El Oro, Machala. Un lugar de identidad que recoge la herencia histórica del litoral costeño del Ecuador, de las actividades propias del agro sur ecuatoriano. Que sirve de testimonio de la evolución industrial y socioeconómica de una provincia agro-productora que ha sabido situar a la republica como un país productor y exportador de mercancías primarias de calidad como son: su banano, el cacao y el camarón.

Afirma el historiador Virgilio Mendoza que Pasaje tuvo tres asentamientos. El primer fundado en 1760, la fecha exacta no se conoce. Sus habitantes, indígenas machalas, ante las crecidas del Jubones tuvieron que abandonarlo. Veinte años más tarde, en el Sitio Uzhaplaya, se levanta el nuevo caserío. Y hasta el año de 1800 se trasladan los pobladores para el lugar donde en la actualidad se halla la ciudad. En 1808 estaba habitado por 100 personas.

En documentos de la época colonial aparece registrado como “San Antonio de Papua del Pasaje de las Nieves”. (Alcaldía de Pasaje, 2020)

El presente texto que lleva por título Interpretación Turística del Patrimonio Inmaterial Orense: El ferrocarril de El Oro, (Ruta Pasaje). Pretende reconstruir la historia sobre la vialidad de la provincia en tanto al ferrocarril como medio de transporte de antaño y como memoria del patrimonio orense y ecuatoriano en la actualidad por medio del diseño de una ruta turística interpretativa que sirva como un espacio de difusión para turistas locales y foráneos. La propuesta nace de la evidente necesidad de preservar la memoria de los pueblos y reconocer su identidad desde los procesos evolutivos: sociales, comerciales e industriales que han tenido presencia en el escenario local. El propósito del escrito es difundir el patrimonio inmaterial de la antigua ruta en el cantón Pasaje, del ferrocarril de El Oro a través del uso turístico mediante la interpretación y la didáctica.

Marco conceptual. –

El patrimonio cultural indaga en la historia misma del ser humano, de ser y reconocerse. Según (Fontal & Martínez, 2017, p. 71) el patrimonio cultural “es un contenido presente desarrollado de forma transversal y siempre desde un sentido simbólico-identitario”. Es lo que posee, lo que lo define, lo que significa su existencia con sus semejantes. Es la historia, los vestigios de esa historia, sus conocimientos, sus prácticas cotidianas y con todo ello los objetos físicos y relacionados a su idiosincrasia y cosmovisión. Es el sentimiento de pertenencia hacia algo más grande que el individuo mismo. Es su identidad, su importancia y herencia.

Según la UNESCO, 1982 en la Conferencia Mundial celebrada en México. Expone que: El patrimonio cultural de un pueblo comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como las creaciones anónimas, surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan sentido a la vida, es decir, las obras materiales y no materiales que expresan la creatividad de ese pueblo; la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y bibliotecas. (García, 2012, p. 13)

En ese contexto, este patrimonio de los seres humanos que evidencia su cultura ha sido categorizado en lo tangible que según la (UNESCO, 2014, p. 132) “es a la vez un producto y un proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el presente y se transmiten a las generaciones futuras para su beneficio”. Y lo intangible que “se revaloriza como fuente de diversidad, identidad, creatividad, y, además, como práctica y conocimiento de quienes lo portan, en lo palpable y visible, y lo perceptible” (González & López, 2017, p. 3). No solo las monumentales obras de arquitectura e ingeniería, las bellas artes y sitios arqueológicos forman parte del patrimonio. La historia ligada a esos objetos físicos, su uso, su simbolismo forma parte del patrimonio. La historia que cuentan, las eras que han visto pasar y la transformación de las sociedades en torno ellos, como el caso del ferrocarril de El Oro.

El patrimonio cultural inmaterial es tradicional, contemporáneo, y viviente en un mismo tiempo ya que incluye todas las manifestaciones culturales de diferentes grupos étnicos de una determinada zona o región; el patrimonio cultural inmaterial es integrador ya que permite que se integre acciones, costumbres o rasgos de una o varias comunidades para sentirnos también parte de ellas; es representativo ya que son costumbre que se transmiten de generación a generación y por último el patrimonio cultural inmaterial es basado en la comunidad porque son ellos quienes lo identifican para mantenerlo y transmitir a sus descendientes para que nadie puede decidir por nadie de los integrantes de la comunidad en un determinada expresión. (UNESCO, 2017)

La gestión del patrimonio es la responsabilidad de conocer, difundir, darle un uso y significado, dotar de sentido de pertenencia, conservar y preservar. Las líneas que dan vida a nuestra historia, que forjan las bases de nuestra identidad. El patrimonio cultural intangible es un elemento del territorio que aún no ha sido suficientemente tratado. No sólo es un recurso turístico, sino también un factor fundamental de identidad, y sociabilidad. Su gran vulnerabilidad hace necesarias urgentes medidas de protección para preservar la diversidad cultural en un mundo globalizado. Con este fin la UNESCO ha proclamado Patrimonio de la Humanidad varios bienes intangibles. (Lacarrieu, 2008)

La gestión turística del patrimonio es una de las oportunidades claves para la preservación y conservación del acervo cultural de un territorio. Parte de esa gestión debe estar constituida por la difusión de sus valores intrínsecos, ya sea su simbolismo, uso social, económico, educativo, religioso, etc. Por su valor arquitectónico o histórico. Para ello se debe recurrir a la didáctica y la interpretación que de acuerdo con (ICOMOS, 2008, p. 2) “se refiere a todas las actividades potenciales realizadas para incrementar la concienciación pública y propiciar un mayor conocimiento del sitio de patrimonio cultural”. No solo basta con decodificar los signos ligados al patrimonio, se debe dar un carácter recreativo y educativo, que permita el disfrute de este.

Se entiende como didáctica: Ciencia de la educación que estudia e interviene en el proceso de enseñanza-aprendizaje con el fin de conseguir la formación intelectual del educando, que tiene por objeto la organización y orientación de situaciones de carácter instructivo, tendentes a la formación del individuo en estrecha dependencia de su educación integral. (Escudero, 1981)

Mientras que La interpretación es una actividad educativa posee una amplia gama de pautas y directrices metodológicas para la comunicación con el público que pretende transmitir ideas y relaciones a partir de un acercamiento directo entre la audiencia y los recursos que se interpretan. Tiene como finalidad ofrecer una explicación del legado cultural, histórico y natural dentro de un marco conceptual común adscrito a un territorio concreto. Para lograrlo se utilizan diferentes técnicas que ayudan a las personas a entender y apreciar lo que se observa generando, a su vez, una concienciación en su conservación para su futuro disfrute por generaciones posteriores. (Tilden, 1957)

Una de las formas con mayor éxito para difundir el patrimonio ha sido el diseño de rutas turísticas. Casos de éxito como el “Camino de Santiago” en Europa y el “Qhapaq Ñan” en Sudamérica dan fe de ello.

Considerando que una ruta turística es un recorrido o elemento integrado especialmente diseñado para los viajes de recreo o placer en transporte propio o turístico por los diferentes atractivos que ofrece, este mecanismo puede resultar clave para estimular e impulsar el desarrollo regional, local o comunitario, ya que permite por un lado la creación de fuentes de empleo además de la conservación del patrimonio natural y cultural de la zona sino también la participación de la comunidad en la toma de decisiones, con el objetivo primordial de disfrutar escenarios naturales y elementos culturales durante el trayecto. (Cruz & Tamayo, 2014)

En ese sentido, Fernández y Guzmán (2003) exponen que: “en la realización del diseño de la ruta debe definirse el objetivo que permita explicar la esencia del diseño de dicha ruta. Las rutas turísticas están sujetas a una serie de variables para su posterior comercialización” (Rodríguez, 2010, pp. 11-12). Las mismas que presentan lo siguiente:

- a. La es ruta debe construirse sobre la base de una actividad específica que la distinga y la diferencie, es decir, debe tener un nexo de cohesión común, que es el elemento clave para que el turista se sienta atraído por este tipo de turismo.
- b. El itinerario turístico debe desarrollarse sobre la base de una red viaria u otro tipo de vía de comunicación, ya que este elemento es fundamental para el traslado de los turistas. La no existencia de esta red vial implica la necesidad por parte de los diseñadores de las rutas de tomar medidas de transporte alternativas para los turistas.
- c. El itinerario turístico debe iniciarse en algún punto en el cual la empresa organizadora de la ruta debe estar perfectamente señalizada a lo largo de todo el recorrido, mostrando cuando se considere necesario, mapas de información que permitan a los demandantes de este producto ubicarse correctamente en la ruta.

Morales (2000) presenta dos tipos de rutas, las guiadas y las auto guiadas. Las primeras se refieren al recorrido que realiza un grupo de personas acompañados de un guía que conoce el recorrido y brinda el mensaje a los turistas con respecto a la temática de la misma. Las rutas auto guiadas son aquella en la cual el público autónomo en cuanto a la interpretación, en ella la dirección de la ruta se realiza mediante instrucciones en material audiovisual, señalización y los diferentes símbolos. (Rodríguez, 2010, p. 14)

Como toda ruta interpretativa, debe incluir un contenido que explique la importancia del atractivo visitado. Es darle voz al objeto de interés, es un dialogo entre el bien patrimonial o la manifestación cultural y el visitante, ese contenido se expone dentro de un guion interpretativo. Los guiones interpretativos son documentos que orientan y ayudan a realizar la ruta o sendero interpretativo. Al elaborar un guion interpretativo se debe tomar en cuenta que la transmisión del mensaje del tema que se va a tratar en las distintas paradas o sitios de interés sea claro y preciso, además de conocer el lugar antes de realizar la ruta para cumplir con los objetivos tanto generales como específicos que se plantearon para realizar el recorrido. (Moreira & Tréllez, 2013)

Metodología. –

Para desarrollar una propuesta de ruta turística en el cantón Pasaje con la finalidad de difundir el patrimonio inmaterial se empleó una perspectiva metodológica cualitativa que según (Quesedo & Castaño , 2003, p. 7) es aquella que “produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable”.

Aquella descripción metodológica permite especificar las características, propiedades y perfiles que tiene la sociedad, comunidad o cualquier otro medio útil en el cantón Pasaje. Para la elaboración de la ruta turística y sus elementos se realizó entrevistas a profundidad mediante la aplicación de un cuestionario abierto, dirigidas a los historiadores locales, debido a su labor de la reconstrucción histórica y documental de los fenómenos y procesos sociales que han modelado el patrimonio cultural y memoria del territorio, considerando que Asimismo, se recolectó los testimonios de la población local que incurre en los espacios físicos donde el ferrocarril hacia su recorrido. Considerando que el presente estudio fenomenológico: “Consiste en el estudio de los fenómenos sociales tomando en cuenta la perspectiva de los propios actores sociales; es decir, proporciona significados a una experiencia vivida” (Neil & Cortez, 2018, p. 78).

Una vez identificados los puntos que componen la ruta interpretativa mediante la visita in situ, se delimitó las respectivas paradas de mayor interés en las cuales se darán lugar al ejercicio práctico de las actividades interpretativas, para dar a conocer a la sociedad en general sobre la historia del fenómeno ferroviario que aconteció en el auge de un sistema de transporte de mercancías y personas, que contribuyó al desarrollo comercial y social de toda una provincia con especificaciones en la ruta Pasaje.

Las actividades que se pretende desarrollar en cada punto o parada están basadas en el método museográfico, que implica el uso de fotografías, escenografía, kits móviles, elementos representativos, entre otros, y que ayuda a la comunidad a conocer información clave para generar un sentido de pertenencia con la historia del sitio. Además de apoyarse también en medios electrónicos con lectores de códigos QR facilitando la dirección a los visitantes a blogs que contiene memoriales fotográficos, reseñas del sitio y actividades que se pueden desarrollar actualmente.

Análisis y discusión de los Resultados. –

El debate se centra entre la información abordada de forma directa mediante visita in situ, entrevistas a historiadores y testimonios de los pobladores del cantón Pasaje que reviven su memoria de la antigua locomotora del Sur. Asimismo, la revisión bibliográfica incluida en los instrumentos de la propuesta de la investigación permitió construir los bosquejos de las técnicas de interpretación para el diseño de la ruta turística. En la siguiente matriz se presenta a modo de resumen los resultados de la entrevista desarrollada a los historiadores del cantón Pasaje y la provincia. de El Oro.

Resultados de Entrevistas a Profundidad a Historiadores Locales

Tabla N° 1

Matriz de Resumen de Entrevistas a Historiadores

N°	Pregunta	Historiador 1	Historiador 2
1	¿Cómo eran los caminos que existían antes del ferrocarril?	Todos los pueblos estaban afincados y conectados por caminos de herraduras, la mayor atracción estaba en las bestias.	Eran de tierra y empedrados.
2	¿En qué año decidieron construir el ferrocarril y cuáles eran las rutas?	En el año de 1862 y las rutas fueron desde Santa Rosa / Zaruma.	El ferrocarril hacia viajes por etapas primero fue de Machala- Puerto Bolívar la segunda Machala – Pasaje y había una entrada del ferrocarril para tratar de llegar al Guabo y de ahí pasar a Piedras.
3	¿Por qué llegó el ferrocarril a la provincia y al país?	Llego por la influencia norteamericana y española.	Por la necesidad de transportar personas.
4	¿En qué año partió el primer ferrocarril?	En 1902 salió de Puerto Bolívar a Machala.	-
5	¿En qué año los ferrocarriles de El Oro llegaron a pertenecer al estado?	En el año de 1823.	Siempre pertenecieron al Estado.
6	¿Por qué empezó a desaparecer el ferrocarril?	Todo se debió a la crisis cacaotera ya que la gente que se dedicaba a la exportación de cacao les resultaba costoso él envió, y sus ingresos apenas costeaban el transporte en ferrocarril. Lo cual no les generan ingresos.	El motivo por el que el ferrocarril dejo de transitar fue por la creación de las carreteras.
7	¿Dónde fue la primera	La primera guardarraya que se hizo fue a un costado de la línea férrea desde Puerto Bolívar a Machala.	-

	guardarraya que se hizo?		
8	¿Quién propuso el ferrocarril?	El ferrocarril lo propusieron varias empresas mineras; una de ellas fue la empresa Sudamericavelom Company.	Los negociantes y las personas que necesitaban viajar constantemente.
9	¿Cuál fue el primer truncamiento de la construcción del ferrocarril oreense?	El primer truncamiento del ferrocarril oreense fue 1880 cuando el encargado de la construcción decidió participar en un conflicto armado de la nación y falleció.	-
10	¿Qué empresas aportaron a la construcción del ferrocarril?	En el año de 1925 el gobierno entregó la concesión para sembrar banano a la compañía Unitedfree Company y ellos construyeron 80 km de ferrocarril más y de esa manera aportaron al crecimiento de la ruta férrea.	-
11	¿Cuándo tomó importancia el ferrocarril?	El ferrocarril retoma importancia cuando ocurre la transferencia del cultivo del cacao y el banano después de la invasión peruana.	- -
12	¿Cuál era la función principal del ferrocarril de El Oro?	Servían para la carga de la riqueza cacaotera y ya cuando llegó a Piedras sirvió para la riqueza aurífera.	Servir de transporte para los habitantes de cada cantón y transportar mercadería.
13	Argumento	Los historiadores coinciden que se debe dar mayor importancia a la memoria de este medio de transporte y realizar proyectos para la incentivación de la reconstrucción como atractivo de El Oro.	

Fuente: Los Autores

Para el diseño de la ruta turística – interpretativa se precisó de información complementaria y empírica de las fuentes. Información que se sustenta en los testimonios brindados por los pobladores, personas que viven en la actualidad cerca de los territorios donde la locomotora a vapor pasaba y hacía su recorrido.

Resultados de Entrevistas a Profundidad a Pobladores Locales

Tabla N° 2

Matriz de Testimonios de la Población Acerca del Ferrocarril de Pasaje

Testimonios de la Población Local	
Poblador 1	Los caminos que existían eran de herradura por donde andaban los caballos y mulas. El tren llegó en el año 1938 en el gobierno del presidente García Moreno. La principal actividad era transportar los productos que se daban en la zona y poder permitir a la gente salir a la ciudad. Cuando el ferrocarril desapareció la noticia estuvo en los diarios anunciando “El ferrocarril será liquidado por cuanto ya sus pérdidas resultan insostenibles”. Y esta facultad se hizo extensiva a la venta en general de materiales, equipos, rieles y más bienes inmuebles y así proceder a la subasta. El 22 de enero de 1971 los trenes dejaron de circular definitivamente en El Oro.
Poblador 2	Antes de existir el ferrocarril los caminos eran de tierra y empedrados la gente se transportaba en caballo, a mula y a pie. El ferrocarril fue pensado en 1903 teniendo las rutas desde Puerto Bolívar, Machala, El Guabo, Pasaje, Santa Rosa, Arenillas hasta el Rio Piedras. Fue creado en el Ecuador por la necesidad de unir la costa, sierra y oriente porque no había como comunicarse ni transportarse. La ruta de Pasaje estuvo lista el 10 de agosto de 1903 administrada por la Compañía de Ferrocarriles del Ecuador. El ferrocarril desapareció de la noche a la mañana porque se decía que no era rentable y entre 1962 y 1963 fue donde colapso el tren a nivel provincial y fueron las calles ya asfaltadas.
Poblador 3	Los caminos que existieron en aquellos años eran de tierra, lugar por donde pasaban las acémilas. El ferrocarril llegó por la falta de medio de transporte en la provincia y en el Ecuador. Este medio cubrió muchas rutas entre ellas la del cantón Pasaje que ayudo a muchas personas, el costo del ticket era de \$3,50 en la actualidad, en esos entonces el costo era de una “Laurita” moneda que circulaba en 1928 considerándose como medio real. En ocasiones el ferrocarril pasaba frente de varias haciendas y les servía de transporte escolar hacia la ciudad a niños y jóvenes.
Argumento	Los pobladores abordados coinciden en que la mayoría de la población, sobre todos los jóvenes desconocen la existencia de líneas férreas y el paso del ferrocarril por el cantón Pasaje e incluso en la Provincia.

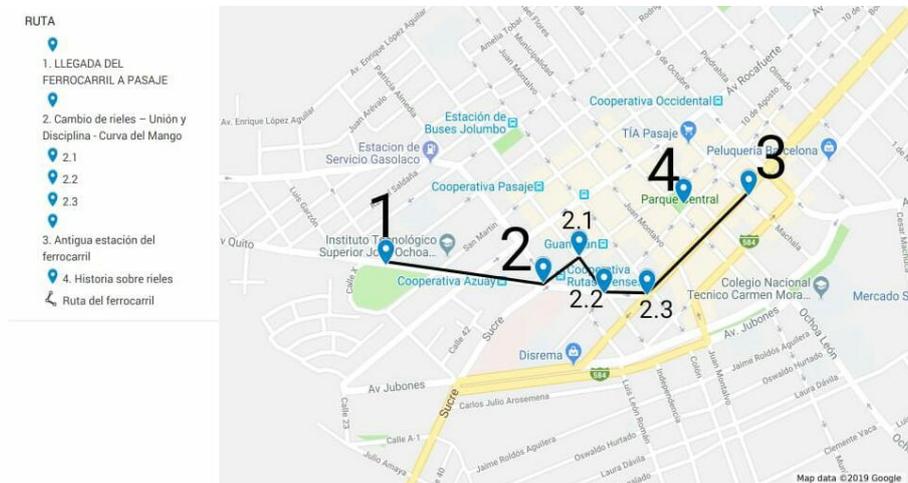
Fuente: Los Autores

Es importante mencionar el aporte de los pobladores con documentos necesarios como planos de la antigua ruta del ferrocarril en el cantón Pasaje, el mismo que permitió delimitar el recorrido de la nueva ruta que se propone en el texto.

Diseño de la Ruta Turística del Ferrocarril de la Provincia de El Oro: Ruta Pasaje. –

Gráfico N° 1

Mapa de la Ruta



Fuente: Google Maps

Generalidades. -

Ubicación: El Cantón Pasaje pertenece a la Provincia de El Oro, se ubica a 18 km al este de Machala la capital provincial. Limita al norte con el cantón El Guabo, al sur con los cantones Santa Rosa, Atahualpa y Chilla, al este con el cantón Zaruma y parte de la Provincia del Azuay y al oeste con el cantón Machala. Las coordenadas geográficas del Cantón PASAJE 3° 19' 36.84" S, 79° 48' 17.64" W, UTM - ZONA 17 SUR. Su cabecera cantonal es Pasaje, sus parroquias: Urbanas son: Ochoa León, Loma de Franco, Tres Cerritos, Bolívar y Rurales son: Buenavista, La Peaña, Cañaquemada, Uzhcurrumi, Casacay, El Progreso. La extensión cantonal es de 451 km², que representan el 7,28 % de la superficie total de la provincia. La población del cantón es de 81.897 habitantes que equivalen al 12.63% de la población de la provincia. (GAD PASAJE, 2014)

Clima: El Cantón Pasaje, posee un clima caluroso - húmedo. Según la clasificación de climas propuesta por la ORSTOM, en el Cantón Pasaje presenta dos tipos de clima: ecuatorial mesotérmico semi húmedo (EMSH) y tropical mega térmico seco (TMS).

Temperatura: En el cantón Pasaje existen temperaturas promedio relativamente altas que oscilan entre 20 y 35° C a lo largo del año y sectores que poseen poco volumen de precipitación. A este período de tiempo se le denominado período seco. El cual influye directamente en las actividades antrópicas, principalmente las agrícolas y pecuarias, el período seco se da en los meses de julio, agosto y septiembre. El período seco aumenta conforme entre más cercana este una localidad al Océano Pacífico y por ende a la incidencia de la Corriente de Humboldt, de igual forma, si una localidad se ubica hacia el lado oriental del cantón el período

seco es menor debido a la presencia de menores temperaturas y de mayor precipitación debido a la incidencia de la cordillera de los Andes. (GAD PASAJE, 2014)

Turismo: El turismo en el Ecuador al igual que en otros países del mundo es una de las actividades productivas que está creciendo y estimulando la economía nacional y local, así lo demuestran los datos presentados por el Banco Central donde se registra un crecimiento de esta actividad en un 5,7 % entre los años 2010 y 2011. En nuestro país la oferta turística es diversa, si consideramos las innumerables opciones de sitios naturales, culturales que posee, además de una fortalecida industria turística que se encarga de proveer bienes y servicios que satisfagan las necesidades de turistas nacionales e internacionales. (GAD PASAJE, 2014)

De acuerdo con datos oficiales los actores que se involucran en esta actividad son aquellos proveedores de alimentos y bebidas, alojamiento, agencias de viajes, recreación y esparcimiento, transporte, guianza, comercialización de artesanías, entre otras. (GAD PASAJE, 2014)

Guion interpretativo-paradas-actividades lúdicas y modelos interpretativos. – Bloque 1: Exordio

Tabla N° 3

Primera Parada

Estación: Llegada del ferrocarril.
Ubicación: Av. Sucre y Quito

Fuente: Los Autores

Llegada del ferrocarril ramal Puerto Bolívar- Machala- Pasaje. En 1903 el ferrocarril empieza a circular en el cantón Pasaje, entrando por la Av. Quito, cruzando frente al actual estadio Carlos Falquéz Batallas, que en ese entonces en 1894 funcionaba donde hoy en día es el parque de la independencia, luego del decreto de Eloy Alfaro moreno se

decide ampliar el parque que compartía con el estadio y este es ubicado donde está actualmente. Haciéndose llamar la plaza nueva. (Poma, 2012)

Tabla N° 4

Ficha de Consulta Rápida Primera Parada

Ficha de consulta rápida

Nombre del modelo: Modelo Museográfico

Descripción: Modelo museográfico, módulos de sistemas inalámbricos R.V, permite el uso de nuevas tecnologías de información y comunicación para generar mayor alcance a un público específico, se utilizará como principal herramienta el código QR que es para almacenar información acerca de cada estación siguiendo la ruta del ferrocarril en una matriz de puntos leídos por un dispositivo móvil.

Contenido: Historia del ferrocarril del Oro Ruta Pasaje.

Destinatarios: 10 personas del Cantón Pasaje (estudiantes de escuelas y colegios del Cantón);

Rango de edad: 10 – 40 años

Tiempo aproximado: 10 minutos

Espacio de aplicación: Av. Sucre y Quito

Preparación necesaria para organizar la actividad: 15 días

Material necesario: Internet.

Fuente: Los Autores

Bloque 2: Desarrollo

Tabla N°5

Segunda Parada

Estación: Cambio de rieles – Unión y Disciplina - Curva del Mango
--

Ubicación: Av. Quito y Bolívar

Fuente: Los Autores

Aproximación al centro de la ciudad de pasaje, frente el actual Hospital San Vicente de Paul se encontraba el cambio de rieles, donde el ferrocarril ingresaba por la primera riel de frente en dirección donde actualmente hoy es la unión y disciplina, para luego salir de retro por la segunda riel, aproximándose a la curva del mango, donde hoy en día es la seis equinas, en dirección hacia la AV. Azuay hacia la estación del ferrocarril. (Poma, 2012)

Tabla N° 6

Ficha de Consulta Rápida Segunda Parada

Ficha de consulta rápida

Nombre del modelo: Modelo de Mediación Humana, modelo Museográfico

Descripción: El Modelo de Mediación humana permite que con la ayuda de personas entendidas en el tema puedan explicar a las personas que visitan el stand de información todo lo relacionado con el ferrocarril. Modelo museográfico, módulos de sistemas inalámbricos R.V, permite el uso de nuevas tecnologías de información y comunicación para generar mayor alcance a un público específico, se utilizará como principales herramientas el código QR que es para almacenar información en una matriz de puntos leídos por un dispositivo móvil. También se usarán folletería con información bibliográfica acerca del recorrido del tren por esa zona.

Contenido: Historia del ferrocarril del Oro Ruta Pasaje, Imágenes

Destinatarios: 10 personas del Cantón Pasaje (estudiantes de escuelas y colegios del Cantón);

Rango de edad: 10 – 40 años

Tiempo aproximado: 10 minutos

Espacio de aplicación: Av. Quito y Bolívar

Preparación necesaria para organizar la actividad: 15 días

Material necesario: Internet, stand de información, trípticos, folletería.

Fuente: Los Autores

Tabla N°7

Tercera Parada

Estación: Antigua estación del ferrocarril Pasaje de las Nieves.

Ubicación: Azuay y Av. Machala.

Fuente: Los Autores

Estación del ferrocarril también llamada la Caseta, inaugurada luego de un trámite exigente cumpliendo con un decreto legislativo de septiembre de 1902, haciendo su arribo a pasaje el 10 de Agosto de 1903, La estación fue el lugar de desembarque de productos y pasajeros que venían desde diferentes ciudades como: Quito, Guayaquil, Cuenca, que llegaban en barco hasta Puerto Bolívar así como los productos, para luego ser trasladados hasta el pueblo de pasaje, el tren brindaba dos turnos, el primero que arribaba desde puerto Bolívar llegando a pasaje a las 8:00 am, teniendo una duración en su recorrido de 2 a 3 horas, luego de haber llegado el tren se quedaba para su desembarque de productos y su abastecimiento de agua, ya que las primeras locomotoras eran a vapor, su retorno lo realizaba en la tarde luego de haber cumplido con su llegada, Retomaba su trayectoria hacia la ciudad de Machala- Puerto Bolívar de retro para realizar el cambio en la curva del mango y tomar el carril de frente, su pasaje del boleto se estima haber tenido un precio de una Laurita moneda que circulaba en 1928 considerándose como medio real, En ocasiones pasaba frente por varias haciendas, les servía de transporte escolar hacia la ciudad y por supuesto, sus vagones-plataformas, trasladaban los sacos de cacao y otros productos agrícolas alimenticios, que también lo

aprovechaban los campesinos y pequeños propietarios, hoy en día la ciudad está poblada con residencias privadas, quedando el lugar de la antigua estación en la línea de fábrica de lo que actualmente es la av. Azuay y Machala esquina. (Poma, 2012)

Tabla N°8

Ficha de Consulta Rápida Tercera Parada

Ficha de consulta rápida

Nombre del modelo: Modelo Museográfico al aire libre y Modelo de Mediación Humana.

Descripción: Modelo museográfico que mediante réplicas y representaciones de objetos escenifique donde las personas tomaban el tren de tal manera se pueda llegar a la comunidad y comprender las funciones, la operación, la historia y lo que significó este medio de transporte para la Provincia del Oro en específico en el Cantón Pasaje.

Modelo de mediación humana permite brindar información a las personas que visitan la estación del ferrocarril

Contenido: Historia de la antigua estación del ferrocarril.

Destinatarios: 10 personas del cantón Pasaje (estudiantes de escuelas, colegios y universidades del cantón);

Rango de edad: 10-40 años

Tiempo aproximado: 10 minutos

Espacio de aplicación: Calle Azuay y Av. Machala.

Preparación necesaria para organizar la actividad: 15 días

Material necesario: objetos representativos, stand de información.

Fuente: Los Autores

Bloque 3: Cierre

Tabla N°9

Cuarta Parada

Estación: Historia sobre rieles.

Ubicación: Sucre e/ Municipalidad y Ochoa León.

Fuente: Los Autores

El primer ferrocarril Orense partía desde el interior del muelle francés metálico recién instalado, el primer viaje de comprobación se lo hizo a partir de la zona de carga y descarga desde el muelle de Cabotaje el 4 de mayo de 1902, el muelle de hierro en su estructura permitió también tender las paralelas sobre el grueso piso de guayacán; el acto inaugural de manera oficial se lo llevo a efecto el 9 de mayo de 1902.

Machala – Pasaje.

El ferrocarril de Machala venía de Puerto Bolívar y seguía la ruta por la Puentecita, Las Cañas, Motuche, Corralitos, La Zanja, La Federación, La Media Montaña, y El Playón. Ruta que demoraba un día en mula

y en invierno era imposible transitar. La nueva ruta se dirigía hacia el norte de Machala saliendo por La Lucha hacia la hacienda La Unión Gran Colombiana de los Gonzales Rubio, luego pasaba por la Media Montaña y entraba a Pasaje por el camino de la Plaza Nueva donde hoy es el actual Parque Calderón. El ferrocarril inaugura la estación en 1908, pero el ferrocarril arribo a Pasaje el 10 de agosto de 1903 con la inauguración del tramo Machala – Pasaje. El ferrocarril también se inicia en la hacienda de los Castros que luego se llamó El Cambio de El Guabo, este tramo fue inaugurado con una lujosa estación de bandera el 5 de junio de 1908 con la inauguración del FF.CC en el Guabo toma vigencia el ferrocarril hacia Tenguel y Balao. La ruta férrea de Pasaje a Buena Vista nunca se dio pese a que la Municipalidad de Pasaje construyó varios puentes de guayacán en el sector de la Sabana. (Poma, 2008)

El ferrocarril inauguró la Estación en 1908, pero el ferrocarril hizo su arribo a Pasaje el 10 de agosto de 1903. El presupuesto de cubrían derivados de impuestos derivados de impuestos sisas y gabelas, así como el impuesto del 1x1000 para el comercio de la ciudad y el impuesto de 0.10 centavos al litro de aguardiente. Los ferrocarriles de El Oro en 1926 fueron incautados en forma total para la Revolución Juliana, en 1910 se suscita el conflicto con el Perú. Terminando el conflicto con el Perú el Míster Harman hábilmente pasó a administrar el ferrocarril Puerto Bolívar – Machala – Pasaje. Aquel ferrocarril volvió a manos de los Socios de la Junta del Ferrocarril de El Oro y las Municipalidades de Machala y Pasaje. (Poma, 2008).

Tabla N°10

Ficha de Consulta Rápida Cuarta Parada

Ficha de consulta rápida

Nombre del modelo: Modelo Museográfico; Modelo de mediación humana; modelo museográfico, módulos de sistemas inalámbricos y realidad virtual.

Descripción: Modelo museográfico permitirá que, con ayuda de imágenes antiguas del ferrocarril, replicas con materiales reciclados se pueda llegar a la población con otra forma de interpretación, además, con ayuda de un grupo de personas se recreará la historia del ferrocarril con sus diversas actividades.

El Modelo de Mediación humana permite que con la ayuda de personas entendidas en el tema puedan explicar a las personas que visitan el stand de información todo lo relacionado con el ferrocarril.

Modelo museográfico, módulos de sistemas inalámbricos R.V, permite el uso de nuevas tecnologías de información y comunicación para generar mayor alcance a un público específico, se utilizará como principales herramientas el código QR que es para almacenar información en una matriz de puntos leídos por un dispositivo móvil. También se usarán los Blogs que es un sitio web en el que se va publicando contenido cada cierto tiempo en forma de artículos.

Contenido: Historia del ferrocarril del Oro Ruta Pasaje, Imágenes de locomotoras

Destinatarios: 10 personas del Cantón Pasaje (estudiantes de escuelas y colegios del Cantón); **Rango de edad:** 10 – 40 años

Tiempo aproximado: 10 minutos

Espacio de aplicación: Sucre e/ Municipalidad y Ochoa León

Preparación necesaria para organizar la actividad: 15 días

Material necesario: Internet, fotografías, replicas, stand de información, trípticos, folletería, plataformas virtuales, grupo teatral municipal.

Fuente: Los Autores

Conclusión. –

La memoria y la historia son aristas que dan soporte a la existencia y significado de la vida de los pueblos. Un pueblo sin memoria difícilmente pueda encontrar su identidad. Basándose en esas premisas, el producto final de esta investigación ha concertado que el mayor problema de la pérdida del patrimonio inmaterial de un territorio es la falta de sentido de pertenencia causado por el desconocimiento de los caracteres que lo conforman. En el caso específico del ferrocarril en la Ruta Pasaje. Esta conclusión se fundamenta en la carencia de hitos o símbolos que representan al patrimonio intangible como la ruta que un día unió a toda una provincia mediante un sistema vial ferroviario que daba espíritu al entorno económico, que integro espacios de encuentro común y desarrollo social. Transformando a un territorio productor de materias primas procedentes de la agricultura.

En cuanto “las estrategias que se deben emplear al patrimonio inmaterial son más complicadas que las que se aplican a lo tangible y más para el ferrocarril, ya que, al no poseer significativas huellas de su existencia, la transmisión y decodificación de su significado es casi nula”. (Arévalo, et al, 2018, p. 41)

Por ello se ha obtenido una propuesta inicial de un recorrido interpretativo, denominado ruta turística interpretativa, compuesto de puntos de interés o paradas en las cuales se decodifiquen la historia del desarrollo vial de Pasaje y las situaciones adherentes a dicho sistema: la forma de vida de antaño, el comercio y el comportamiento social de un a localidad en tiempos de la locomotora a vapor. Mediante el uso del guion interpretativo para la reconstrucción histórica del uso del ferrocarril consiguiendo la puesta en práctica del valor turístico del patrimonio Pasajeño. Se logró crear estrategias didácticas de interpretación tanto manuales como tecnológicas en las actividades manuales se tiene previsto desarrollar el modelo museográfico en donde se realizara una galería de fotos y escenografía acerca de las actividades que se ejecutaban para tomar el tren y modelo kit móvil en donde se utilizara réplicas de objetos representativos como una mazorca de cacao, una representación a escala del ferrocarril, fotografías y mapas mientras que en las tecnológicas se utilizará el modelo museográfico de realidad virtual en donde se incluirán códigos QR en las diferentes paradas.

Además, de recolectar información por medio de entrevistas y fuentes bibliográficas para generar difusión sobre el patrimonio inmaterial. Resultando un impacto positivo en la sociedad, difundiendo sus procesos históricos, dotando de memoria a los espacios que hoy han evolucionado su uso, mayormente comercial. Provocando en los beneficiarios directos y genéricos de esta actividad y posible atracción turística un sentido de pertenencia de sus valores civiles, de su identidad local y comunitaria, democratizando así el patrimonio turístico mediante el uso educativo, social, simbólico y turístico de espacios que hoy han sido olvidados.

Referencias. –

Alcaldía de Pasaje. (21 de Marzo de 2020). *Alcaldía de Pasaje*. <https://www.pasaje.gob.ec/copia-de-alcalde-1>

- Arévalo, N., Fernández, G., Gaona, N., Sarango, A., Bastidas, M., & Cartuche, D. (2018). Libro de Actas. I Congreso Internacional de Turismo, Gastronomía y Nuevas Tecnologías, Turgatec 2017. *Gestión del Patrimonio Inmaterial Orense: El Ferrocarril de El Oro, auge y realidad* (págs. 29-42). Universidad Técnica Particular de Loja-UTPL y Ministerio de Turismo del Ecuador.
- Cruz & Tamayo. (2014). *LAS RUTAS TURÍSTICAS Y SU INCIDENCIA EN EL TURISMO DE AVENTURA EN EL CANTÓN ARCHIDONA, PROVINCIA DE NAPO*.
<http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/13485/1/D42288.pdf>
- Escudero, J. (1981). *Modelos didácticos*. Oikos-Tau.
- Fontal, O., & Martínez, M. (2017). Evaluación de programas educativos sobre Patrimonio Cultural Inmaterial. *Estudios Pedagógicos*, 43(4), 69 - 89.
<https://scielo.conicyt.cl/pdf/estped/v43n4/art04.pdf>
- GAD PASAJE. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Pasaje*. Pasaje, Ecuador: Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Pasaje. http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/DIAGNOSTICO%20PDyOT%20%20CANTON%20PASAJE_15-11-2014.pdf
- García, M. P. (2012). *El patrimonio cultural: conceptos básicos*. Zaragoza, España: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- González, F., & López, T. (2017). El patrimonio cultural como factor de desarrollo turístico: estudio de caso en la ciudad de Córdoba. *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura, Vol. 193-786*, 1-14.
https://www.researchgate.net/publication/322692586_El_patrimonio_cultural_como_factor_de_desarrollo_turistico_estudio_de_caso_en_la_ciudad_de_Cordoba/fulltext/5a693d55aca2728d0f5e1514/El-patrimonio-cultural-como-factor-de-desarrollo-turistico-estudio-de-c
- ICOMOS. (2008). *Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural*, 1-5. Québec . https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/interpretation_sp.pdf
- Lacarrière, M. (2008). ¿Es necesario gestionar el patrimonio inmaterial? Notas reflexiones para repensar las estrategias políticas y de gestión. *Boletín Gestión Cultural*(17), 1-26 .
<http://www.gestioncultural.org/boletin/2008/bgc17-MLacarrière.pdf>
- Moreira, S., & Tréllez, W. E. (2013). *La interpretación del patrimonio natural y cultural Una visión intercultural y participativa* (primera ed.). Ministerio del Ambiente de Perú .
<https://repositoriodigital.minam.gob.pe/handle/123456789/134>
- Neil, D., & Cortez, L. (2018). *Procesos y Fundamentos de la Investigación Científica*. Machala: Ediciones UTMACH. Obtenido de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12498/1/Procesos-y-FundamentosDeLainvestigacionCientifica.pdf>

- Poma, V. (2008). *Ferrocarril de El Oro 1905*. Gobierno Provincial de El Oro.
- Poma, V. (2012). *Ferrocarril Puerto Bolivar Machala con direccion a Pasaje*. Gobierno Provincial Autónomo de El Oro.
- Quesedo, R., & Castaño, C. (2003). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. *Revista de Psicodidáctica*(14), 5-40.
https://www.researchgate.net/publication/39219263_Introduccion_a_la_metodologia_de_investigacion_cualitativa/link/53fdac2b0cf2364ccc08e9fe/download
- Rodriguez, M. V. (2010). Diseño de una ruta turística de interpretación cultural, B - Colegio Universitario de Caracas. 186. Colegio Universitario de Caracas.
http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/elibros_internet/55638.pdf
- Tilden, F. (1957). *Interpreting Our Heritage*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill.
- UNESCO. (2014). *Patrimonio*. Organización de las Naciones Unidas para la Educación.
https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/iucd_manual_metodologico_1.pdf
- UNESCO. (2017). *¿Qué es el patrimonio cultural inmaterial?* Obtenido de Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura: <https://ich.unesco.org/es/que-es-el-patrimonio-inmaterial-00003>