



UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, EDUCACIÓN COMERCIAL Y

DERECHO

TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADA EN

TURISMO

TEMA: EL MUSEO FERROVIARIO DE DURÁN UN

PROYECTO PARA IMPULSAR EL TURISMO CULTURAL

Autor:

La Srta. Santillán León Lisseth Yazmín

Tutor:

Phd. García Lebroc Lázaro Adrián

Milagro, Mayo2021

ECUADOR

DERECHOS DE AUTOR

Ingeniero

Fabricio Guevara Viejo, PhD.

RECTOR

Universidad Estatal de Milagro

Presente

Yo, Santillán León Lisseth Yazmín, en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de integración curricular, modalidad en línea, mediante el presente documento, libre y voluntariamente procedo a hacer entrega de la Cesión de Derecho del Autor, como requisito previo para la obtención de mi Título de Grado, como aporte a la Línea de Investigación Desarrollo sostenible, Desarrollo local y empresarial, de conformidad con el Art. 114 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, concedo a favor de la Universidad Estatal de Milagro una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Conservo a mi favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la normativa citada.

Así mismo, autorizo a la Universidad Estatal de Milagro para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de integración curricular en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

El autor declara que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiera presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de toda responsabilidad.

Milagro, 14 de junio de 2021

Santillán León Lisseth Yazmín

Autor 1 CI: 0941094922

APROBACIÓN DEL TUTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, Lázaro Adrián García Lebroc. En mi calidad de tutor del trabajo de integración curricular, elaborado por la estudiante Lisseth Yazmín Santillán León, cuyo título es EL MUSEO FERROVIARIO DE DURÁN UN PROYECTO PARA IMPULSAR EL TURISMO CULTURAL, que aporta a la Línea de Investigación DESARROLLO LOCAL Y EMPRESARIAL DESARROLLO SOSTENIBLE 2S2020_TURISMO _ PROYECTO INTEGRADOR, previo a la obtención del Título de Grado LICENCIADA EN TURISMO; considero que el mismo reúne los requisitos y méritos necesarios en el campo metodológico y epistemológico, para ser sometido a la evaluación por parte del tribunal calificador que se designe, por lo que lo APRUEBO, a fin de que el trabajo sea habilitado para continuar con el proceso previa culminación de Trabajo de Integración Curricular de la Universidad Estatal de Milagro.

Milagro, 26 de mayo de 2021

Lázaro Adrián García Lebroc

Tutor

C.I: 0961344645

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL CALIFICADOR

El tribunal calificador constituido por:

Elija un elemento. Haga clic aquí para escribir apellidos y nombres (tutor).

Elija un elemento. Haga clic aquí para escribir apellidos y nombres (Secretario/a).

Elija un elemento. Haga clic aquí para escribir apellidos y nombres (integrante).

Luego de realizar la revisión del Trabajo de Integración Curricular, previo a la obtención del título (o grado académico) de ELIJA UN ELEMENTO. Presentado por Elija un elemento. Haga clic aquí para escribir apellidos y nombres (estudiante1).

Con el tema de trabajo de Integración Curricular: Haga clic aquí para escribir el tema del Trabajo de Integración Curricular.

Otorga al presente Trabajo de Integración Curricular, las siguientes calificaciones:

Trabajo	Integración	[]
Curricular			
Defensa oral		[]
Total		[]

Emite el siguiente veredicto: (aprobado/reprobado) _____

Fecha: Haga clic aquí para escribir una fecha.

Para constancia de lo actuado firman:

	Nombres y Apellidos	Firma
Presidente	Apellidos y nombres de Presidente.	_____
Secretario /a	Apellidos y nombres de Secretario	_____
Integrante	Apellidos y nombres de Integrante.	_____

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado principalmente a Dios padre, creador, del cielo y de la tierra, que supo guiarme por el camino correcto y me dio fortaleza para concluir una etapa más de mi vida, por sus bendiciones y sabiduría brindada a lo largo de mi carrera.

Quiero dedicarles también a mis padres, Yalilé Magdalena León Arreaga y Walter Jacinto Santillán Arrieta por su gran apoyo y sacrificio que han hecho para que yo pueda cumplir una meta más en mi vida, gracias por su amor incondicional y el afecto brindado cuando requería de ellos, por sus sabios consejos que me llevaron a esforzarme de mi día a día y enfrentar las múltiples dificultades de mi vida personal y profesional.

A cada uno de mis hermanas por estar cerca de mí, Yuliana Santillán León, gracias por no dejarme rendir nunca, Mariuxi Santillán León e Ingrid Santillán León por apoyándome a lo largo de mi vida, por ayudarme cuando requería de todas ustedes, por sus consejos y confianza.

Liseth Yazmín Santillán León

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por la vida que me da, y por darme unos padres ejemplares, y tener la dicha de compartir, dedicar y demostrarles mis logros obtenidos, gracias a sus esfuerzos que lograron darme una formación adecuada y poder demostrarles, mi afecto y gratitud a mis queridos y amados papás.

Expreso mi lealtad a la UNEMI, y a cada uno de los docentes que contribuyeron en mi formación profesional, en las respectivas clases impartidas de mi etapa estudiantil, quienes supieron impartir sus conocimientos conmigo y orientarme con sus consejos, anécdotas y cálido afecto motivador, que contribuyeron con mi formación académica, y fueron testigos de mi dedicación y esfuerzo.

Expreso mi cariño a mi tutor Master Lázaro Adrián García Lebroc, por su ayuda, paciencia y por transmitirme sus conocimientos respectivos para el desarrollo de mi proyecto.

Liseth Yazmín Santillán León

ÍNDICE GENERAL

DERECHOS DE AUTOR	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL CALIFICADOR	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE GENERAL	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	x
ÍNDICE DE TABLAS	xi
RESUMEN	1
ABSTRACT	2
CAPÍTULO 1	3
1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
1.2. OBJETIVOS	6
1.3. JUSTIFICACIÓN	6
1.4. MARCO TEÓRICO	7
CAPÍTULO 2	17
2. METODOLOGÍA	17
2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	17
2.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN	17
2.3. NIVEL DE INVESTIGACIÓN	18

2.4.	IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES	18
2.5.	HIPOTESIS	18
2.6.	DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS	19
2.7.	POBLACIÓN Y MUESTRA	28
2.8.	MÉTODOS Y TECNICAS	28
CAPÍTULO 3		41
3.	RESULTADOS (ANÁLISIS O PROPUESTA)	41
3.1.	DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	41
3.2.	TEMA	41
3.3.	DESARROLLO DE LA PROPUESTA	41
3.4.	JUSTIFICACIÓN	43
3.5.	NOMBRE DEL MUSEO	44
3.6.	LOGOTIPO	45
3.7.	UBICACIÓN	45
3.8.	INFRAESTRUCTURA	46
3.9.	INSTALACIONES DEL MUSEO FERROVIARIO	48
3.10.	SALA DE EXPOSICIÓN 1: HISTORIA DE DURÁN	51
3.11.	SALA DE EXPOSICIÓN 2: HISTORIA DEL FERROCARRIL	57
3.12.	SALA DE EXPOSICIÓN 3: PIEZAS DEL FERROCARRIL	66
3.13.	RECURSOS	68
3.14.	PRESUPUESTO	68
RECOMENDACIONES		70
BIBLIOGRAFÍA		71
ANEXOS		75

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1, Logotipo del museo Fuente: Elaboración propia	45
Figura 2, Ubicación del museo ferroviario, antigua estación ferroviaria	46
Figura 3, Especulación del Museo	47
Figura 4, Vista desde el interior y sus exteriores del museo	47
Figura 5, Instalaciones del museo; planta alta y baja	49
Figura 6, Vista del museo Exterior	49
Figura 7, Vista desde el exterior del museo	50
Figura 8, Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo	75
Figura 9, Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo	75
Figura 10 , Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo	76
Figura 11, Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo	76
Figura 12, Vista panorámica del puente de la unidad Nacional junto a la Estación del Ferrocarril	77
Figura 13, Vista de la estación desde el puente de la Unidad Nacional	77

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 1	51
Tabla 2, Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán- Parte 2	52
Tabla 3, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 3	53
Tabla 4, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 4	54
Tabla 5, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 5	55
Tabla 6, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 6	56
Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 1	57
Tabla 8, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 2	59
Tabla 9, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 3	60
Tabla 10, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 4	61
Tabla 11, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 5	63
Tabla 12, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 6	65
Tabla 13, Exhibición de las piezas del Ferrocarril- Parte 1	66
Tabla 14, Tabla 13, Exhibición de las piezas del Ferrocarril- Parte 2	67
Tabla 15, Presupuesto	68

Título de Trabajo Integración Curricular: EL MUSEO FERROVIARIO DE DURAN UN PROYECTO PARA IMPULSAR EL TURISMO CULTURAL

RESUMEN

La presente investigación se realizó con el fin de crear una propuesta que pueda utilizarse en un futuro por distintas instituciones gubernamentales o el estado, la idea principal es la creación de un Museo Ferroviario para la ciudad de Durán, perteneciente a la provincia del Guayas. La iniciativa incluye su construcción donde antes se situaba la antigua estación “Ferrocarriles del Ecuador”, la cual llegó a su quiebra en el año 2020, por motivos financieros. Esta propuesta permitirá que los habitantes del cantón fortalezcan su identidad, mediante su cultura, tradiciones e historia, como principal elemento se destacan la antigua estación, los talleres, sus maquinarias, el material rodante allí depositado y objetos relacionados con la historia de la ciudad, todo ello con el fin de proteger el Patrimonio Nacional de nuestro querido Ecuador y convertirlo en un nuevo producto turístico. Dentro del marco teórico se contextualizó sobre el tema en cuestión y se detalló la información específica del cantón y el ferrocarril, se utilizó una metodología cualitativa y se obtuvieron datos mediante entrevistas virtuales, telefónicas, y personales y la revisión bibliográfica; finalmente se concluyó la propuesta exponiendo las características más sobresalientes del nuevo museo a crear como ejemplo de producto turístico.

PALABRAS CLAVE: museo, Duran, ferrocarril, Ecuador, patrimonio

**Título de Trabajo Integración Curricular: EL MUSEO FERROVIARIO DE DURÁN UN
PROYECTO PARA IMPULSAR EL TURISMO CULTURAL**

ABSTRACT

The present investigation was carried out in order to create a proposal that can be used in the future by different governmental institutions or the state, the main idea of the proposal is the implantation of a Railway Museum for the city of Durán belonging to the province of Guayas. It was established that it should be built where the old station "Ferrocarriles del Ecuador" was located, which went bankrupt in 2020 for financial reasons. This proposal allows the inhabitants of the canton to highlight their customs, culture, traditions and history of the canton and as the main point it focuses on the RAILWAY, considering protecting a National Heritage of our beloved Ecuador. Within the theoretical framework where I represent the contextualization of this topic and specific information about the canton and the Railroad is detailed, a qualitative methodology was used and they were obtained through data from virtual, telephone, and personal interviews, finally the proposal correctly established its development for the same.

KEY WORDS: Museum, Durán, railways, Ecuador, heritage

CAPÍTULO 1

1. INTRODUCCIÓN

La República del Ecuador es un país muy diverso, reconocido a nivel mundial por su riqueza natural y cultural, lo que deriva un importante patrimonio tangible e intangible reconocido oficialmente por la comunidad internacional, con las primeras declaratorias de universalidad otorgadas a la ciudad de Quito y para la diversidad atesorada en las islas Galápagos.

Gran parte de este tesoro ecuatoriano se preserva en museos; los sitios encargados de conservar la historia, el arte y la ciencia de los cantones, provincias e incluso del país, estas instituciones de la cultura, son como libros abiertos en los cuales los lugareños pueden conocer sus orígenes, etapas y procesos por los cuales han pasado, desde épocas antiguas hasta la actualidad. Se los podría considerar en otras palabras como “elementos que reafirman la identidad cultural”.

El presente trabajo de titulación, se da a conocer con el fin de establecer una propuesta para impulsar el Turismo Cultural del Cantón Durán, creando un lugar donde se conserven las locomotoras, vagones y piezas importantes del ferrocarril que, desde inicios del siglo XX, tuvieron el propósito de unir la costa con la sierra, por lo que se propone que sean cuidadas y protegidas en la antigua estación de trenes.

La propuesta de creación de un “Museo Ferroviario” tiene como finalidad incentivar el turismo cultural, generar desarrollo económico, mediante distintas actividades como; puestos de

comida, servicios de transporte, entre otras; y a la vez proyectar en la mente de los ciudadanos cuán importante es conocer la ciudad, como medio para promover la identidad cultural.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La República del Ecuador, actualmente es reconocida por su patrimonio natural y cultural, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), declara que dentro de la ciudad de Guayaquil, se encuentran 106 bienes, pertenecientes al patrimonio cultural de la nación, entre ellas; el cementerio general de Guayaquil, el puente de la Unidad Nacional, la presencia de los pueblos manteño-huancavilca, la isla Puná, Ferrocarriles Ecuador, y las distintas culturas como; afroecuatorianos, kichwas, entre otras, (Patrimonio, 2016).

En este orden de ideas, se expone que Ferrocarriles Ecuador, fue declarado en el año 2008 como bien perteneciente al patrimonio cultural ecuatoriano con el objetivo de “recuperar y poner en valor la red ferroviaria ecuatoriana para contribuir al desarrollo territorial y económico local, así como el fortalecimiento de la unidad e identidad nacional” (Servicio Nacional de Contratación Pública , 2009). En el año 2010, se da luz verde al proyecto de la “Rehabilitación integral del sistema ferroviario ecuatoriano” de manera prioritaria el tramo que comprende Durán-Quito y Salinas-Ibarra, en gestión del servicio ferroviario turístico y reestructuración de la Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador. Del mismo modo se creó la marca comercial “Ferrocarriles Ecuador” que ofrecía 8 rutas del tren, estas son: Machachi festivo (Quito-Machachi), Camino al Boliche (Quito-Boliche), Páramo Infinito (Machachi-Boliche-Machachi), Avenida de los Volcanes (Quito-Latacunga-Quito), Nariz del Diablo (Alausí-Sibambe-Alausí), Tren de la Libertad (Ibarra-Salinas-Ibarra), Sendero de

Arrozales (Durán-Yaguachi-Durán), Baños del Inca (El Tambo-Coyocor-El Tambo) (Cadena, 2012).

En el proceso de recorrido, el Tren Ecuador, atravesaba variedades de atractivos naturales y culturales, que encierran en su contexto áreas naturales protegidas (volcanes, ríos y lagunas), ciudades patrimoniales (pueblos, zonas rurales) y patrimonios inmateriales de alto valor. Pese las bondades que ofertaba al turismo ecuatoriano, el manejo y direccionamiento no adecuado, así como el poco mantenimiento de sus instalaciones y maquinarias, género la decadencia del producto turístico (Cadena, 2012). Bajo el escenario mencionado, para el año 2019, se registraban grandes pérdidas económicas que dejaba el proyecto. En este sentido, el presidente Moreno anunció el 19 de mayo que en el plan de medidas de reducción del gasto público decretaba el cierre de siete empresas del Estado, entre ellas se incluye Ferrocarriles del Ecuador (El Universo, 2020).

Tomando en consideración lo antes mencionado, se extrapola que Ferrocarriles Ecuador y lo que encierra en sí el producto turístico, buscaba intensificar las economías locales a través de un vínculo directo con la comunidad y la actividad turística. Lastimosamente, por diferentes factores, no se cumplieron los objetivos que se plantearon al inicio de su reactivación, hoy en día han sido prácticamente abandonados. En estimación a ello, fue el cantón Durán unos de los parajes del recorrido del ferrocarril. Mismo que se caracteriza por poseer una economía basada en ejes como zonas industriales a las afueras, y actividades agrícolas (siembra de arroz, tomate, mango, choclo, y el sector ganadero) (Villegas, 2015). En lo que refiere al turismo en el cantón, se podría decir que es poco conocido; sin embargo, para sus habitantes, uno de sus centros de atracción al turista era la estación ferroviaria, la que hoy se encuentra en el olvido.

En este contexto situacional la presente investigación busca mantener la memoria viva del Tren Ecuador, a través de una propuesta que incentive el recuerdo, para ello se plantea

crear un Museo Ferroviario de orden público - privado, que ayude a conservar y proteger una parte del Patrimonio Cultural perteneciente al Ecuador, con el único propósito de no dejar morir una de las grandes infraestructuras que fue parte de la historia del país. Así mismo, beneficiará de manera directa el desarrollo turístico del cantón Eloy Alfaro Durán (Orígenes de Cultura e Historia), esto aportará a mejorar la economía y el modo de vida de sus habitantes.

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo General

Diseñar un Museo Ferroviario con valor patrimonial en el Cantón Eloy Alfaro – Durán, que promueva el turismo cultural.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Caracterizar la evolución y desarrollo del turismo y patrimonio cultural.
- Identificar los antecedentes contextuales en relación con la promoción del turismo y del patrimonio relacionado con la estación ferroviaria de Durán.
- Fundamentar la propuesta de un Museo Ferroviario con valor patrimonial en el Cantón Eloy Alfaro – Durán, que promueva el turismo cultural.

1.3. JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo de investigación, se da con la finalidad de no olvidar una de las grandes infraestructuras que posee el país, dado esto se crea una propuesta encaminada a la creación de un Museo Ferroviario, que permita cuidar las locomotoras, vagones y piezas más importantes de la antigua Estación de Trenes – Ferrocarriles Ecuador EP, e incentive el Turismo Cultural, para

que sus habitantes reconozcan que se puede resaltar al cantón preservando uno de los patrimonios culturales.

Esta propuesta es de gran importancia, porque permitirá que los habitantes y visitantes, puedan entender los diferentes procesos históricos culturales que tuvo que atravesar la ciudad, para llegar a ser un cantón más de la provincia del Guayas.

Se debe considerar que, al realizar esta propuesta, se establece una herramienta para llegar al público en general y diversos entornos sociales (Escuelas, Universidades, Turistas, Fundaciones Solidarias), por otro lado, permitirá a la sociedad la importancia de conocer la historia del ferrocarril, un proyecto creado con el fin de unir dos ciudades iconos del maravilloso Ecuador, y conocer al cantón en todas sus formas: historia, cultura, tradiciones, fiestas, entre otras. Además, se procede a realizar un estudio general con información detallada del tema propuesto.

Este trabajo brindará la oportunidad de conocer las diferentes artesanías elaboradas por los habitantes, generando así, el desarrollo del turismo cultural y comunitario, también ayudará a la creación de nuevos establecimientos a sus alrededores para la mejora de la ciudad, así mismo, resaltará la historia, tradiciones y costumbres antiguas, que han sido transmitidas de generación en generación y en su mayoría han ido desapareciendo.

1.4. MARCO TEÓRICO

ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Conceptualización de Museo

Conceptualizando los museos; González (2015), indica que

Los museos han existido a lo largo de nuestra historia, nos permiten conservar y exhibir objetos considerados patrimonio, estos forman parte de los atractivos turísticos de una ciudad,

siendo fundamental en lo cultural de todo ciudadano, y muestra las diferentes etapas e historia desde la antigüedad hasta llegar a la actualidad (pág. 65).

Se puede distinguir una tipología de museos muy variada como:

- Museos de arte: dedicados a la exposición de pinturas, esculturas, dibujos.
- Museos de antropología: dedicados a la exposición de arqueología, etnografía e historia.
- Museos de Ciencias: exponen la historia natural
- Museos generales: son aquellos que exponen una temática específica como: textiles,

deportes, brujerías, oficios, etc.

A continuación, se establece algunos conceptos que lo definen:

Según el (Consejo Internacional de Museos ICOM, 2007) lo define:

“Un museo es una institución sin fines lucrativos, permanente, al servicio de la sociedad y de su desarrollo, abierta al público, que adquiere, conserva, investiga, comunica y expone el patrimonio material e inmaterial de la humanidad y su medio ambiente con fines de educación, estudio y recreo”.

Sin embargo, a continuación, podremos observar otros significados de la palabra museo, todo ello depende de los autores que lo han definido.

Por ejemplo, para Carretón (2018)

Un museo es un espacio donde se puede conservar, estudiar, aprender y difundir el Patrimonio ya sea; cultural, natural, científico, histórico, entre otros; dentro de ellos se distinguen diferentes tipos de museos, arte, arqueología, etnográfico, ciencias, etc. Porque, en definitiva, es cualquier tipo de patrimonio expuesto, que se quiera conservar y mostrar (pág. 1).

Otra definición la dan los autores Merino y Pérez (2009) “un museo es un lugar donde se guardan y exhiben colecciones de objetos de interés artístico, cultural, científico, histórico, etc.

Suelen ser gestionados por instituciones sin ánimo de lucro que intentan difundir los conocimientos humanos” (pág. 12).

En base a los conceptos establecidos se considera que la propuesta no solamente busca crear un lugar donde se pueda observar piezas férreas, sino que también, incentiva el desarrollo económico y cultural de la ciudad. Además, un museo, contribuye a formar sujetos tanto en las dinámicas del entorno cercano que ha generado, como de forma más personal, a través de la vivencia del arte, conjuntamente, ayuda a que la comunidad viva el arte, lo que admite mejorar sus formas de expresión y relación.

Para Maceira (2009) los museos, encierran en su contexto al patrimonio, siendo la clave principal de términos de políticas de devolución o restitución cultural, como de la emergente representación de la historia, la memoria y las naciones, donde yacen las identidades nacionales.

Tomando esta indagación se considera que; los museos se caracterizan por revitalizar los grupos o las culturas; benefician la comprensión de la realidad; componen un espacio de resistencia a la intolerancia y para la evolución civilizatoria al coadyuvar a formar personas que conozcan, cuestionen y se posicionan éticamente el respecto a aquellos aspectos inequitativos que son parte de algún legado.

¿Qué es el Turismo Cultural?

Según la Organización Mundial del Turismo nos dice que “El turismo cultural es un tipo de actividad turística en el que la motivación esencial del visitante es aprender, descubrir, experimentar y consumir los atractivos/ productos culturales, materiales e inmateriales, de un destino turístico” (OMT, Organización Mundial del Turismo, 2019).

Por otro lado, el secretario de turismo del Gobierno de México define al “turismo Cultural como aquel viaje turístico motivado por conocer, comprender y disfrutar el conjunto de rasgos y

elementos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o grupo social de un destino específico” (de la Madrid , 2015, pág. 45).

Posteriormente, según un estudio efectuado en la universidad Cooperativa de Colombia, definen al turismo cultural como:

Una actividad que consiste básicamente en viajar fuera de nuestro entorno habitual con el objetivo de conocer y hacer parte de los diferentes elementos distintivos que caracterizan a una sociedad o destino; existen 2 tipos de manifestación con respecto al turismo cultural, por un lado, se encuentra el patrimonio intangible, como lo es su cultura, tradiciones entre otras y por otro lado los elementos materiales, como lo son sus lugares más emblemáticos y representativos (Castro, Rodriguez, & Gordo, 2019, pág. 35).

En base a los criterios y conceptos de los autores anteriores, se define que este tipo de turismo, mantiene que la cultura es la principal motivación de un viaje, donde los turistas pueden verse interesados en visitar distintos lugares (galerías de arte, museos, centros y lugares patrimoniales, yacimientos arqueológicos, casas natales o iglesias con un especial valor artístico), es aquí, el motivo por el cual se puede promover el turismo cultural mediante la propuesta establecida.

Para Santana (2003) en su artículo denominado turismo cultural, culturas turísticas señala que;

El turismo cultural es concebido como “una forma de turismo alternativo que encarna la consumación de la comercialización de la cultura” (pág. 31).

La organización mundial del turismo (OMT) (2015), lo define: “como un movimiento de personas esencialmente por una motivación cultural, tal como el viaje de estudios, representaciones artísticas, festivales u otros eventos culturales, visitas a lugares y monumentos, folklore, arte o peregrinación”.

En otras palabras, el turismo cultural está relacionado actualmente con la atracción que ejerce “lo que las personas hacen” sobre los turistas potenciales, para ello se incluyen contextos como: la cultura popular, el arte y las galerías, la arquitectura, los eventos festivos individuales, los museos y los lugares patrimoniales e históricos, con el propósito de experimentar la ‘cultura’ con el sentido de plasmar una representación distintiva de vida. Asimismo, este se convierte en estandarte de exclusividad, casi sin quererlo, de los sectores sociales mejor preparados, por su formación, para comprender, valorar y disfrutar de las excelencias patrimoniales.

El Cantón Durán

La Historia de este cantón se traslada muchos años atrás cuando el señor José Duran Maristany, de origen español, quien era propietario de la mayor parte de la tierras, poseía en una piladora y un hotel con el nombre de su mismo apellido, considero donar una parte de sus posesiones por donde pasaría el ferrocarril transandino, que inició su construcción en el año 1899 por el General Eloy Alfaro, dada la participación de dos figuras claves en la historia de aquel tiempo se procede a llamar al cantón Eloy Alfaro - Durán (Nava, 2014).

El aporte económico que brinda a la provincia del Guayas y al país, se debe a la gran variedad y desarrollo de industrias como: materiales de construcción, producción de piensos, papel y cartón, productos farmacéuticos y químicos; y agroindustrial. Sin dejar de lado la agricultura y la ganadería que siguen siendo la base de la economía de la localidad (Campo & Torres, 2014).

En épocas pasadas, se dice que la ciudad era conocida como un pueblo "dormitorio", debido que gran parte de los habitantes residentes, tenían que viajar a la ciudad de Guayaquil por motivos laborales, con el paso de los años, el desarrollo de la zona industrial creció gracias al ferrocarril, y muchos guayaquileños necesitaron ir a trabajar a Durán, fue como quedó atrás el considerado pueblo dormitorio para dar paso a un pueblo en desarrollo (Vaca, 2015).

Actualmente, cuenta con aproximadamente más de 255.000 habitantes, conectado con Guayaquil vía terrestre a través del puente de la Unidad Nacional y cuenta con las parroquias urbanas Eloy Alfaro y el Recreo. (Ochoa, 2020).

El Recreo

El Recreo es uno de los barrios urbanos que conforman la ciudad, este sector tuvo sus inicios en el año de 1996, a través del programa del plan habitacional “Un Solo Toque”, financiado por el Banco de la Vivienda, bajo la tutela del gobierno del ex presidente, el Ab. Abdala Bucaram Ortiz, este programa consistió en la construcción de 12.000 viviendas, las mismas que fueron ocupadas por los ciudadanos con situación económica de bajos recursos. Con el pasar de los años se constituyó como una aldea urbana del cantón (López, 2016).

Eloy Alfaro

Eloy Alfaro es su principal barrio urbano, considerado como la cabecera cantonal, se dice que hace muchos años dentro de la ciudad se encontraba una pequeña cadena de elevaciones, una de ella conocida hasta la actualidad como el cerro de Las Cabras, fue aquí donde comenzaron los asentamientos de decenas de familias, especialmente de la región sierra, todos ellos motivados por la actividad agrícola del sector, fue así como la ciudad fue creciendo y expandiendo hasta hoy en día que se lo considera como el centro de la ciudad (Ochoa, 2020).

Turismo

Esta ciudad se localiza frente a Guayaquil y hacia el margen derecho del famoso río Guayas. Se encuentra en segundo lugar, como la urbe más poblada de la provincia, posee una altitud de 4 m. s. n. m., con una temperatura promedio de 25 °C. Su principal actividad económica es la agricultura y las grandes industrias que se encuentran a sus alrededores (Nava, 2014).

Durán ofrece varios atractivos-sitios turísticos a sus visitantes como malecones, muelles, zonas verdes y clubes, además de una serie de festivales que lo hacen un destino muy atractivo.

A continuación, se detallan algunos de los establecimientos recreativos y ambientales:

- Malecón Dr. Alfredo Palacios,
- Malecón Roberto Gilbert-Torre mirador de Guayaquil y Santay,
- Parque Ecológico,
- Parque Lineal,
- Feria de Durán,
- Santuario del Divino Niño Jesús,
- Humedal Isla Santay,
- Mirador Monumento a la Cruz

Sus fiestas más importantes son: las del 10 de enero por su cantonización y el 16 de octubre su parroquialización; en ellas, grandes compañías dan a conocer sus productos, y se puede apreciar la actuación de artistas invitados de fama internacional, en ella se destaca el índole cultural y social, concursos literarios, exposiciones pictóricas y artesanales, desfiles con carros alegóricos, desfile cívico-militares, entre otras. También se da la exposición Nacional de Ganadería, donde se presentan las mejores razas de ganado de los hacendados de todo el territorio de Ecuador (Nava, 2014).

Dentro de su gastronomía se puede encontrar comidas típicas como: caldo de salchicha, fritada, yapingacho, encebollado y el ceviche de marisco en especial de camarón. Finalmente, en el sector hotelero se encuentran; el Hotel La Ría Durán, el Hotel Royal, el Hotel Soloy Durán y el Hotel Ejecutivo; todos ellos confortables, infraestructura moderna y con precios asequibles (Nava, 2014).

Historia del Ferrocarril

La construcción del ferrocarril en Ecuador inició en 1872 durante el segundo gobierno de Gabriel García Moreno, luego de un año de construcción, se inauguró la primera parte del tramo: Yaguachi a Naranjito con 44 km; en el año 1875 García Moreno fue asesinado dejando en pausa este proyecto (Duran, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

En 1896 en una sala de billar en Nueva York, Estados Unidos, llena de contratistas ferroviarios de la ciudad, estaba un hombre alto, con abundante cabello ondulado y un bigote de la época. Él era un ferroviario, financiero y empresario, de 37 años, llamado Archer Harman, estaba en la ciudad para realizar negocios, mientras, al otro lado del salón se encontraba un grupo de caballeros, disfrutando de sus puros y vasos de whisky, entre los que se encontraba el Ministro de Relaciones Exteriores de Ecuador, Felipe Carbo. Quien tenía un encargo del hombre a quien los ecuatorianos llamaban “El Viejo Luchador”, el general Eloy Alfaro, recién nombrado presidente de la República del Ecuador. La misión de Felipe era encontrar capitalistas nacionales o extranjeros dispuestos a financiar y construir un ferrocarril que conectaría Guayaquil, el principal puerto de Ecuador, con Quito, la ciudad capital (Durán, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

Algunos decían: “el ferrocarril ecuatoriano es una fantasía”, no es más que un sueño, porque nadie puede construirlo. Lo han intentado durante muchos años y todos han fracasado (Duran, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

Mientras la delegación ecuatoriana hablaba de cómo encontrar ingenieros e inversionistas estadounidenses, un hombre se volteó y gritó: -Harman, ¿quieres construir un ferrocarril? A lo que Harman preguntó sonriendo: - ¿Habrás aventuras? Saben que amo lo difícil, fue aquí donde

este hombre se armó de valentía y decidió financiar la obra (Duran, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

En décadas anteriores antes de aquella reunión, muchos hombres habían intentado construir lo que se llamó el Ferrocarril del Sur, sin éxito habían perdido muchas vidas humanas y fortunas; para el año 1896 no quedaba nada más que un tramo de 104 km. aproximadamente de rieles en mal estado que atravesaban las plantaciones de cacao, azúcar y piña en las tierras bajas del Ecuador, la locomotora, símbolo del progreso, daría inicio al siglo XX (Duran, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

El Ferrocarril Guayaquil - Quito fue una obra única en América Latina, similar al ferrocarril transcontinental iniciado por Abraham Lincoln en Estados Unidos, o al Canal de Panamá por Theodore Roosevelt. Las obras mencionadas fueron construidas para promover las exportaciones, pero el Ferrocarril transandino se construyó para integrar el mercado nacional y superar las rivalidades regionales (Duran, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

En el año 1902 en el Cerro Cóndor Puñuna o "Nido del Cóndor" se construyó el tramo del ferrocarril denominado Nariz del Diablo. Esta maravilla de la ingeniería tuvo dificultades políticas, económicas y geográficas, así como el costo de vidas humanas debido a la mala calidad de la dinamita utilizada, deslizamientos de tierra y enfermedades tropicales como la malaria y la fiebre amarilla. El 25 de junio de 1908, el general Eloy Alfaro inauguró oficialmente la estación de Chimbacalle. Esto cumplió el sueño de conectar Guayaquil con Quito. Gracias a la tenacidad de Archer Harman, se construyó el que se consideraba el ferrocarril más difícil del mundo (Duran, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

Para 1975 el ferrocarril comenzó a deteriorarse, principalmente porque el tren comenzó a competir con los vehículos que circulaban por las nuevas vías y por la falta de interés de los

gobernadores por mejorar las locomotoras, vías y vagones (Duran, Gross, Lopez , Montenegro, & Villagomez, 2009).

En el año 2008 se habilitaron algunos tramos importantes del ferrocarril, así mismo, se declaró a la red ferroviaria nacional como bien “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial y Simbólico”; para el año 2013 comenzó a funcionar el tren crucero, donde se realizaron distintas expediciones en 4 regiones: Andes del Norte, Andes Centrales, Andes del Sur y Costa del Pacífico, promoviendo el desarrollo en distintas ciudades del país. Finalmente, en el año 2020 Ferrocarriles del Ecuador E.P. quien era la empresa dedicada a reactivar el turismo, llegó a su quiebra porque generaba pocos ingresos y fue una carga para el estado puesto que será liquidada el 10 de mayo de 2021 (Primicias-Noticias, 2021).

CAPÍTULO 2

2. METODOLOGÍA

2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de esta investigación es no experimental, puesto que no se manipulará ninguna variable, lo que se realizará será una investigación detallada relacionada al tema llevado a cabo.

2.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Dentro de este proyecto de titulación se emplearán los siguientes tipos de investigación:

Investigación Cualitativa

Por qué es la base de la investigación, mediante esta se podrá identificar el patrimonio cultural ferroviario, así mismo, se aprenderá a observar el modo de vida de la sociedad en sus alrededores ya sea una familia, clase social o escuela, y a la vez se motivará el Turismo gracias a la recopilación y análisis de la información, de manera que se podrá interpretar el día a día y enfocarnos en comprender los procesos históricos del mismo.

Investigación de Campo, documental y bibliográfica

Por qué acudirá al lugar a realizar las entrevistas a las personas que tuvieron más cercanía con la Estación de Tren, para poder llegar a entender los procesos históricos, que permitieron en Durán la construcción de estas instalaciones y se realizará apuntes de las personas que formaron parte de la historia en el transcurso del camino.

Además, se considera que la mayor parte de la investigación y datos obtenidos en esta investigación es sacada de fuentes primarias, (entrevistas, cartas, periódicos, diarios) y secundarias (bibliográficas, artículos, enciclopedias, páginas web confiables), todo en base a los problemas que se presenten o las variables establecidas en el proceso.

2.3. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

Esta investigación es descriptiva, porque al inicio realizará un estudio preliminar de los sucesos históricos detallados, todo lo relacionado con la Historia del cantón, los ferrocarriles y la estación ferroviaria, así como el desarrollo histórico del turismo en la zona, incluso por la información que obtendremos basada en argumentos de la población sobre el tema establecido, mediante entrevistas que serán realizadas para resolver la problemática “El Museo Ferroviario de Durán una propuesta para la creación de un museo.

Y como segundo paso se aplica la investigación exploratoria, por medio de la observación se ayudará a obtener información relacionada al tema, para ello se utilizarán herramientas bibliográficas en su desarrollo, pues resulta muy complejo otro proceso investigativo dada la situación imperante en el país provocado por la pandemia de COVID19.

2.4. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

Variable Dependiente

Promoción del turismo cultural.

Variable independiente

Museo Ferroviario con valor patrimonial.

2.5. HIPOTESIS

Si se diseña un Museo Ferroviario con valor patrimonial en el Cantón Eloy Alfaro – Durán, se promueve el turismo cultural.

2.6. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

Fundamentación legal para la creación de un museo

Para llevar a cabo esta investigación es fundamental cumplir con la normativa vigente, ante lo cual se indica lo que determina la Ley Orgánica de Cultura y el Reglamento General a la Ley Orgánica de Cultura; información obtenida del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) y se detalla en los siguiente:

TÍTULO VII.- DEL SUBSISTEMA DE LA MEMORIA SOCIAL Y EL PATRIMONIO CULTURAL

Capítulo 5.- Del Patrimonio Cultural

Art. 50.- De los bienes que conforman el Patrimonio Cultural. Los bienes que conforman el patrimonio cultural del Ecuador son tangibles e intangibles y cumplen una función social derivada de su importancia histórica, artística, científica o simbólica, así como por ser el soporte de la memoria social para la construcción y fortalecimiento de la identidad nacional y la interculturalidad (Barrezueta, 2016, pág. 11).

Art. 51.- Del patrimonio tangible o material. Son los elementos materiales, muebles e inmuebles, que han producido las diversas culturas del país y que tienen una significación histórica, artística, científica o simbólica para la identidad de una colectividad y del país. El patrimonio cultural tangible puede ser arqueológico, artístico, tecnológico, arquitectónico, industrial, contemporáneo, funerario, ferroviario, subacuático, documental, bibliográfico, filmico, fotográfico, paisajes culturales urbanos, rurales, fluviales y marítimos, jardines, rutas, caminos e itinerarios y, en general, todos aquellos elementos cuya relevancia se inscriba en la definición indicada (Barrezueta, 2016, pág. 11).

Art. 52.- Del patrimonio intangible o inmaterial. Son todos los valores, conocimientos, saberes, tecnologías, formas de hacer, pensar y percibir el mundo, y en general las manifestaciones que identifican culturalmente a las personas, comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades que conforman el Estado intercultural, plurinacional y multiétnico ecuatoriano (Barrezueta, 2016, pág. 11).

Capítulo 6.- De la forma de incorporar bienes y objetos al patrimonio cultural nacional

Art. 53.- De acuerdo a su forma de incorporarlos al patrimonio cultural nacional. Son bienes del patrimonio cultural nacional los reconocidos como tales por esta Ley y, los declarados por acto administrativo del ente rector de la Cultura y el Patrimonio. Estos bienes del patrimonio cultural nacional se sujetan al régimen de protección establecido en esta Ley y su Reglamento (Barrezueta, 2016, pág. 11).

Art. 54.- De los bienes y objetos pertenecientes al patrimonio cultural nacional. En virtud de la presente Ley se reconocen como patrimonio cultural nacional y por tanto no requieren de otra formalidad, aquellos bienes que cumplan con las siguientes consideraciones:

a) Los objetos de formas de vida zoológica y botánica fosilizada o mineralizada, sitios o lugares paleontológicos como bosques petrificados, debiendo definirse el entorno natural y cultural necesario para dotarles de unidad paisajística para una adecuada gestión integral, misma que será articulada con el organismo competente;

b) Los bienes inmuebles o sitios arqueológicos de la época prehispánica y colonial, sea que se encuentren completos o incompletos, a la vista, sepultados o sumergidos, consistentes en yacimientos, monumentos, fortificaciones, edificaciones, cementerios y otros, así como el suelo y subsuelo adyacente. Se deberá delimitar el entorno natural y cultural necesario para dotarlos de unidad paisajística para una adecuada gestión integral;

c) Los objetos arqueológicos como osamentas y fósiles humanos y utensilios de piedra, cerámica, madera, metal, textil o en cualquier otro material provenientes de la época prehispánica y colonial, a la vista o sepultados o sumergidos, completos o incompletos, descubiertos o por descubrir, sin importar su tenencia pública o privada, incluidos los que se encontrasen en el exterior, pertenecientes o atribuidos a las culturas o nacionalidades de ocupación territorial;

d) Los sitios, estructuras, edificaciones, objetos y restos humanos, medios de transporte y su cargamento o cualquier contenido y los objetos de carácter histórico que conforman el patrimonio cultural subacuático, junto con el contexto arqueológico y natural, localizado en la zona económica exclusiva y la plataforma continental, independientemente de su procedencia, si tienen por lo menos cien años de estar sumergidos;

e) Las edificaciones y conjuntos arquitectónicos como templos, conventos, capillas, casas, grupos de construcciones urbanos y rurales como centros históricos, obrajes, fábricas, casas de hacienda, molinos, jardines, caminos, parques, puentes, líneas férreas de la época colonial y republicana construidos hasta 1940, que contengan un valor cultural e histórico que sea menester proteger;

f) Los bienes muebles de la época colonial y republicana con al menos cien años de antigüedad como dibujos, pinturas, esculturas, monedas, medallas, talla, objetos de orfebrería, cerámica, madera o cualquier otro material que se haya construido en dichas épocas;

g) Los objetos de uso artesanal, industrial o mecánico que cuenten con al menos cien años de antigüedad como herramientas y maquinaria agrícola e industrial, trapiches, alambiques, relojes, campanarios, telares, mobiliario urbano y público y otros de similar naturaleza;

h) Los documentos históricos, completos o incompletos, individuales o en colecciones como manuscritos o impresos, libros, mapas, partituras musicales, telegramas, y cualquier otro documento, a excepción de los meramente administrativos, que tengan interés histórico, simbólico, cultural, artístico, numismático, filatélico, científico o para la memoria social, que tenga más de 50 años de haber sido producido, incluido aquellos considerados como reservados, sin restricción o menoscabo de los derechos de autor y propiedad;

i) Los documentos filmicos, sonoros, visuales y audiovisuales, las fotografías, negativos, archivos audiovisuales magnéticos, digitales que tengan interés histórico, simbólico, cultural, artístico, científico o para la memoria social, y en general documentos en cualquier tipo de soporte que tengan más de 30 años, sin restricción o menoscabo de los derechos de autor y propiedad;

j) Las colecciones y objetos etnográficos significativos para la interpretación de las culturas y tradición histórica, tales como vestimenta, útiles domésticos, herramientas, armas, entre otros, que sean reunidos por el Estado a través de sus diferentes funciones, instituciones y niveles de gobierno, así como por la academia pública o privada; y,

k) Los fondos y repositorios documentales, archivísticos y bibliográficos históricos constituidos desde el Estado a través de sus diferentes funciones, instituciones y niveles de gobierno, así como por la academia pública o privada (Barrezueta, 2016, pág. 12).

Por otra parte, según el Reglamento de la Ley General Orgánica de Cultura, en el decreto ejecutivo 1428, dispuesto por el Ex-presidente de la República del Ecuador, Rafael Correa (Delgado, 2017).

Considera lo siguiente:

Que, el Artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador establece que es deber primordiales del Estado "Proteger el patrimonio natural y cultural del país";

Que, la Constitución de la República del Ecuador en el Artículo 21 reconoce que "Las personas tienen derecho a construir y mantener su propia identidad cultural, a decidir sobre su pertenencia a una o varias comunidades culturales y a expresar dichas elecciones; a la libertad estética; a conocer la memoria histórica de sus culturas y a acceder a su patrimonio cultural; a difundir sus propias expresiones culturales y tener acceso a expresiones culturales diversas";

Que, la Carta Magna dispone en el Artículo 57: "Mantener, recuperar, proteger, desarrollar y preservar su patrimonio cultural e histórico como parte indivisible del patrimonio del Ecuador. El Estado proveerá los recursos para el efecto";

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en el Artículo 83, establece que son responsabilidades de las ecuatorianas y ecuatorianos: "Conservar el patrimonio cultural y natural del país, y cuidar y mantener los bienes públicos";

Que, la Constitución de la República del Ecuador en el Artículo 264 dispone que será competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines";

Que, el Artículo 276 de la Constitución de la República establece que es parte de los Objetivos del régimen de desarrollo: "Proteger y promover la diversidad cultural y respetar sus espacios de reproducción e intercambio; recuperar, preservar y acrecentar la memoria social y el patrimonio cultural";

Que, la Constitución de la República del Ecuador en el Artículo 377 define que "El Sistema Nacional de Cultura tiene como finalidad fortalecer la identidad nacional; proteger y promover la

diversidad de las expresiones culturales; incentivar la libre creación artística y la producción, difusión, distribución y disfrute de bienes y servicios culturales; y salvaguardar la memoria social y el patrimonio cultural. Se garantiza el ejercicio pleno de los derechos culturales";

Que, el Artículo 378 de la Constitución de la República del Ecuador señala que "El Sistema Nacional de Cultura estará integrado por todas las instituciones del ámbito cultural que reciban fondos públicos y por los colectivos y personas que voluntariamente se vinculen al sistema";

Que, la Constitución de la República del Ecuador en el Artículo 379 señala que son parte del patrimonio cultural: "Los bienes culturales patrimoniales del Estado serán inalienables, inembargables e imprescriptibles. El Estado tendrá derecho de prelación en la adquisición de los bienes del patrimonio cultural y garantizará su protección";

CAPÍTULO II DEL SUBSISTEMA DE MEMORIA SOCIAL

Sección Segunda: Museos

Art. 22.- De la tipología de museos. - Los tipos de museos, que se establecerán de acuerdo a la naturaleza de sus colecciones o de su propuesta expositiva, son los siguientes: museos arqueológicos, etnográficos, artísticos, históricos, científicos o tecnológicos, militares, religiosos, de la memoria, entre otros (Delgado, 2017).

Los museos públicos en los diferentes niveles de gobierno, privados y comunitarios, se acreditarán en diferentes categorías, de acuerdo a su contenido, calidad de servicios culturales, seguridad e infraestructura y la conservación y el mantenimiento de bienes culturales y patrimoniales que forman su colección o propuesta expositiva, de conformidad a la normativa técnica que se dicte para el efecto (Delgado, 2017).

Para fines administrativos, los museos del Ministerio de Cultura y Patrimonio estarán divididos en tres categorías: museos nucleares, museos zonales y museos locales. Esta

categorización de los museos permitirá la optimización de su gestión y funcionamiento. El ente rector de la cultura deberá emitir la normativa técnica respectiva (Delgado, 2017).

Los museos nucleares serán Entidades Operativas Desconcertadas del MCYP. Las autoridades de los museos nucleares serán nombradas por la máxima autoridad del MCYP, y los directores de los museos intermedios y locales serán nombrados por la máxima autoridad del museo nuclear que les corresponde (Delgado, 2017).

Art. 23.- De los museos como servicio público.- Los parámetros técnicos de custodia, conservación, restauración, investigación, curaduría, museología, museografía, exposición, fortalecimiento de capacidades y competencias de los equipos técnicos, mediación, educación crítica y no formal y vínculo con la comunidad estarán consignados en la norma técnica emitida para el efecto por el ente rector de la cultura; en concordancia con la política pública correspondiente (Delgado, 2017).

El Museo Nacional y sus sedes tienen como fin construir participativamente el referente simbólico, identitario, cultural en relación a la memoria social y al patrimonio ecuatoriano.

Todos los procesos en los museos y centros culturales deben propender a mejorar la calidad de los servicios públicos, la cual estará sujeta a control y regulación por el ente rector (Delgado, 2017).

Art. 24.- Del desarrollo de colecciones. - El ente rector de la cultura desarrollará la política pública correspondiente para el acrecentamiento, desarrollo y gestión de sus colecciones. La incorporación y desincorporación a los fondos y reservas de bienes artísticos y etnográficos se hará por compra, donación, repatriación, transferencia de dominio, custodia temporal y definitiva, conversión y anexión; y responderá a los lineamientos técnicos establecidos para el efecto en la norma correspondiente (Delgado, 2017).

La colección nacional que se encuentra en exposición y reserva es una sola, pertenece al Estado ecuatoriano y se encuentra bajo la custodia del ente rector de la cultura. No obstante, los bienes culturales y patrimoniales que conforman la colección podrán ser parte de exposiciones generadas por otras entidades que asumen su custodia, bajo el cumplimiento de la norma técnica de gestión de colecciones (Delgado, 2017).

Art. 25.- De la Red de Museos. - La Red de Museos es el conjunto de museos que reciben fondos públicos en sus diferentes niveles de gobierno y los que se adhieran voluntariamente, en todo el territorio nacional. La Red de Museos articula entre sí a estos espacios, es presidida por el Museo Nacional, el cual se constituirá como una entidad operativa desconcentrada con su sede en la ciudad de Quito, y que tiene los siguientes fines:

a) Adoptar, articular y difundir las políticas, programas, planes, estrategias, normas, protocolos y disposiciones que en materia museística establezca el ente rector de la Cultura y el Patrimonio;

b) Ser una instancia integradora y consultiva de planes, programas y proyectos del sector museístico del país;

c) Promover la articulación y cooperación entre museos del país en un marco de respeto a su autonomía jurídica, administrativa, cultural y técnico-científica; y,

d) Fomentar publicaciones especializadas (Delgado, 2017).

Art. 26.- Del comité coordinador de la Red de Museos. - La Red de Muesos conformará un Comité Coordinador con representantes de sus miembros, de acuerdo al procedimiento establecido en la normativa para la operación de la Red (Delgado, 2017).

La Red de Museos contará con una plataforma informática en el Sistema Integral de Información Cultural, SIIC, a la que tendrán acceso todos los integrantes de la Red de Museos y desde la cual podrán difundir y promocionar su quehacer (Delgado, 2017).

Art. 27.- De la gestión y desarrollo de los museos.- El ente rector de la cultura formulará la política pública para la gestión y desarrollo de los museos del Ecuador, respecto de los ámbitos de gestión institucional, de colecciones, del conocimiento, de exposiciones, de educación crítica, mediación y vínculo con la comunidad, de gestión públicos, de fomento e incentivos, de comunicación y de la información, de seguridad y de servicios complementarios, cuya implementación en los museos estará orientada en la normativa técnica correspondiente (Delgado, 2017).

A través del Museo Nacional, en tanto responsable de la Red de Museos, cumplirá lo siguiente:

a) Implementar la política pública para asegurar la calidad del servicio y accesibilidad de los museos a nivel nacional, así como para la adquisición, desarrollo conservación, investigación, exposición y difusión de sus fondos, reservas y colecciones;

b) Diseñar e implementar planes, programas y proyectos nacionales para el desarrollo y gestión de museos, y promoverá la participación del sector privado para su sostenibilidad;

c) Supervisar el registro, inventario, catalogación y digitalización de los bienes culturales y patrimoniales de los fondos y reservas de los museos que conforman la Red de Museos

(Delgado, 2017).

Para mayor información se recomienda visitar los siguientes enlaces:

https://www.presidencia.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/a2_REGLAMENTO_GENERAL_A

LA LEY ORGANICA DE CULTURA julio 2017.pdf y

https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec093es.pdf

2.7. POBLACIÓN Y MUESTRA

Para el desarrollo del proceso investigativo se consideró que, como población de estudio, se tomó en consideración a personajes ilustres de instituciones públicas representativas del cantón Durán, asimismo, se estimó a dos ilustres personajes que son parte de los ferrocarriles del Ecuador, mismo que se destacaron por su labor, siendo estos ex trabajadores de Ferrocarriles Ecuador EP. En este sentido, el muestreo es no probabilístico, ya que se seleccionarán a los habitantes a conveniencia del proceso investigativo.

2.8. MÉTODOS Y TECNICAS

MÉTODOS

El método empleado en esta investigación es Histórico, ya que nos permitirá conocer la historia trascendental, del cantón y ferrocarril como tal; es decir, por el hecho que hace referencia a diferentes etapas de los objetos en su proceso cronológico, dando a conocer su desarrollo y evolución con el pasar de los años. Este método se puede establecer en 3 fases, como: Explorativa y Constructiva (Vestigios-Testimonios), Crítica- Histórica y Síntesis -Histórica.

Por otro lado, el método sintético, el cual nos permitirá relacionar los hechos aislados hasta poder recopilar la información necesaria con el fin de no olvidar al ferrocarril y asentar más la historia de Durán en los habitantes y visitantes. Y por último el método deductivo que nos cederá a determinar los elementos que conforman la cultura, costumbres, tradiciones e historia de la población.

Empírico

El método empírico empleado para esta investigación es la observación, ya que nos permitirá ver de todos sus ángulos la percepción directa de lo que está pasando, con la pérdida de uno de los grandes proyectos que ayudaba en la economía del cantón Durán y se permitirá resaltar la información de los distintos conceptos y variables que se encuentran planteados en la hipótesis.

TÉCNICAS

Se considera que, para la realización de esta propuesta, se propone utilizar un diseño etnográfico creando un énfasis en las estrategias interactivas tales como: la observación participante, entrevistas, que son instrumentos diseñados por el investigador para el análisis de toda clase de documento e información obtenida durante el proceso.

Entre ella se puede encontrar las siguientes:

- **Entrevista estructurada.** - este tipo de entrevista será aplicado a las personas mencionadas con anterioridad con el fin de conocer los diferentes puntos de vista de que poseen y ayudarán a complementar al desarrollo del proyecto, enmarcado dentro de la normativa institucional y legal para el cumplimiento de todos los objetivos; la misma, nos permitirá obtener conocimientos y planteamientos teórico del tema tratado.
- **Entrevista informal.** – Será aplicada de manera virtual y telefónica, con el fin de que los participantes dialoguen de temas de su interés, expongan sus ideas y compartan sus conocimientos de manera que se puedan ver los aspectos de importancia para la investigación con base en argumentos y términos de los usuarios.
- **Observación.** - Se aplicará dentro del proyecto para: determinar el objetivo de la investigación, observar atentamente el fenómeno, planificar de forma sistemática el trabajo, se puede controlar fácilmente e incluso se puede comprobar su fiabilidad y validez.

Instrumentos:

- **Guía de entrevista.** - se realizará un cuestionario de 10 ítems abiertos con el fin de obtener datos reales con cada uno de los aspectos necesarios para la investigación en personas que conformen parte del Gobierno Autónomo Descentralizado de la municipalidad de Durán y personajes representativos; por otro lado, los extrabajadores de la anterior empresa pública Ferrocarriles del Ecuador se les realizará una entrevista de 6 ítems.

**ENTREVISTA A LOS DIGNATARIOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN DURÁN, PERSONAJES
DESTACADOS Y REPRESENTATIVOS DEL CANTÓN.**

Entrevista efectuada al Licenciado Marcos Suárez Jefe de Turismo del Gobierno Autónomo de Durán.

1. ¿Considera que la actividad turística es productiva en el Cantón Eloy Alfaro – Durán?

Como sabemos el turismo es una actividad dinamizadora de lo que es la economía lo cual es una actividad económica primordial dentro del cantón, nos permite de que muchas personas, muchos habitantes generen diferentes actividades, aquí tenemos lo que es en la parte turística lo que es la gastronomía, hotelería, operación turística y hay muchas personas por ejemplo dado el caso de la aerovía que tiene un alto impacto turístico que han generado que la economía del sector de donde está ubicada la aerovía mejore , entonces podemos decir que sí, que la economía se ve dinamizada por lo que es el turismo aquí en Durán.

2. ¿Cuáles son los beneficios de la actividad turística?

Como sabemos el turismo es una actividad sin humo que genera empleos, ayuda a los habitantes de Durán a través de la generación de nuevos emprendimientos, en este caso lo que es la pandemia se ha visto que han crecido lo que es el sector gastronómico, lo cual permite que una persona que tal vez haya perdido su trabajo en pandemia pueda emprender de una manera y generar hasta puestos de trabajo para otras personas del cantón.

3. ¿Cómo ha sido la evolución de esta actividad turística en los últimos años?

En lo que respecta al desarrollo turístico en los últimos años se ha venido potencializando más lo que es las bases, en lo que son las teorías lo que son los conceptos las capacitaciones porque somos en esta administración del economista Dalton Narváez conocedores de que lo importante es tener una planta turística que tenga calidad, no se puede promocionar falsas expectativas, entonces que un turista venga a Durán y sencillamente encuentre algo muy diferente de lo que les decían, entonces el apoyo que se ha brindado en estos últimos años es netamente lo que es la capacitación hacia los prestadores gastronómico, turístico en sus diferentes ámbitos.

4. ¿Qué sectores de la población se benefician de la actividad turística?, ¿Cuáles no?

Creo que los sectores periféricos son los que menos se ven potenciados por el turismo, más son los céntricos los que tienen algún tipo de atractivo cercano. entonces en este caso los sectores cerca de los malecones y la aerovía son los que están más beneficiados y los sectores que están más a las afuera no.

5. ¿Qué lugar ocupa el turismo en la gestión municipal? ¿Qué propuesta turística sustenta la organización? (indagar relación o coordinación con otras instituciones y actores privados)

Siempre un gobierno autónomo descentralizado tiene bastantes ejes de desarrollo, en el cual ninguno es similar al otro, pero el turismo pues tiene un alto impacto, debido a como mencione antes genera y ayuda a generar puestos de trabajo para nuestros habitantes. Si me dicen una posición pues no se podría colocar en un primer puesto o en segundo puesto por que también hay otras necesidades que nacen en la misma vía que el turismo, por ejemplo, las obras públicas no están en la misma posición que el turismo, entonces si es una actividad de desarrollo pues el comercio es el primero el turismo vendría a ocupar el segundo puesto por el momento.

La propuesta turística pues netamente es potenciar las habilidades de las personas que están aquí para que desarrollen una actividad turística, además de potenciar nuevos atractivos, por ejemplo la creación de la cruz que se encuentra en el cementerio, posibles nuevos miradores que se van a implementar o incluso fomentar una plaza abierta en lo que es la aerovía, que es lo que el alcalde en reuniones, por ejemplo la sesión solemne ofreció que va a hacer una plazoleta tipo lo que se encuentra en Guayaquil, entonces son los lugares que van a fomentarse un poco más lo que es la actividad turística .

6. ¿Cuál es el producto o atractivo turístico más importante con el que cuenta el cantón? Mencione los atractivos histórico culturales.

El número uno era el tren, pero por estos motivos de lo que ha pasado a nivel nacional está detenido el proyecto hasta que haya una nueva administración de lo que es la empresa pública del tren, sea la empresa que lo acoja, de ahí estamos en el segundo punto lo que sería la gastronomía es lo que nos está sustentando por el momento en la parte turística, pero si se retoma la parte del tren pues el tren va a ser un gran impacto a nivel de Durán.

7. ¿Qué porcentaje del presupuesto municipal le corresponde a turismo de manera en específica a la promoción de la estación ferroviaria del cantón?

Lo que pasa es que el turismo en la parte del ferrocarril estaba manejado por ferrocarriles del Ecuador entonces eso es una empresa que es la que lo manejaba que es quien en verdad tenía que manejar los fondos y los recursos necesarios para poder sustentarse y poder realizar lo que son las publicidades y todo eso, el cantón se centra netamente en otras actividades u otro tipo de publicidad de marketing para otros tipos de elementos, pero al tener una empresa creada esa empresa es la llamada a hacer la inversión para el ferrocarril.

8. ¿Qué tipo de promoción se realiza desde el municipio para la actividad turística de manera en específica a la promoción de la estación ferroviaria del cantón?

Utilizar los canales de distribución, las redes sociales, utilizar lo que son medios escritos, medios radiales ese es el apoyo que brinda la municipalidad

9. ¿Cuáles son los principales problemas que se han presentado en la promoción turística?

bueno dentro de la promoción el principal problema es la pandemia, porque por más campaña que se pueda lanzar somos conocedores de que hay una gran limitante en lo que es el aforo, lo que es las medidas de bioseguridad que merman lo que es la capacidad de acción en lo que respecta al realizar una campaña publicitaria en estos momentos.

10. La actividad turística cultural, ¿tiene apoyo desde los gobiernos Nacionales y/o Provinciales? ¿De qué tipo?

En la parte que es cultural estamos aliados con lo que es la parte patrimonial, existen ciertos fondos que suelen ser destinados para los GAD de esa manera es como se aporta un poco, en lo que respecta a gobiernos provinciales el apoyo es casi nulo en el aspecto cultural, sencillamente

muchas veces se limitan a brindar ciertas capacitaciones al personal de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, pero hasta ahí nada más.

Si nos centramos en la parte de la acción cantonal nosotros pues estamos enfocados en 100% en puede recuperar la identidad cultural del cantón, económicamente por el asunto de la pandemia todos los gobiernos autónomos descentralizados han bajado su presupuesto entonces en este caso lo importante es primar la salud entonces los fondos muchas veces son dirigidos a salud, entonces en años anteriores pues bueno hay si se podía destinar los fondos en un porcentaje del 40% actividades culturales en un 50% siempre al sector turístico, pero en estas épocas de pandemias un poquito difícil de que se den fondos para invertir en lo cultural cuando lo prioritario es la salud.

Entrevista al Sr. Jesse Navarro Díaz Administrador de la Biblioteca municipal

1. ¿Considera que la actividad turística es productiva en el Cantón Eloy Alfaro – Durán?

La ciudad cuenta con muchos atractivos turísticos, pero en su mayoría son pocos resaltados y desarrollados como debe de ser comenta que dentro del sector turístico en la actualidad se da a conocer mucho por su gastronomía, ya que diferentes personas vienen de distintos cantones o incluso extranjeros a deleitar la famosa fritada como plato principal, además de la feria cantonal que se daba cada año y generaba que muchos turistas visiten la ciudad por sus deliciosos platos típicos.

2. ¿Cuáles son los beneficios de la actividad turística?

Dentro de los beneficios de la actividad turística nos dice que “cuando una ciudad, pueblo o lugar tiene visitantes, se beneficia ya que por medio sus encantos serán conocidos en distintos lugares por que las personas que llegan a visitarlo y quedan maravillados con la ciudad estos

comentaran a más personas y a la vez dejan una ganancia para los habitantes (venta de comida, transporte).

3. ¿Cómo ha sido la evolución de esta actividad turística en los últimos años?

No se puede decir que si se la ha explotado bien por qué no ha Sido así Dentro de estos años ningún lugar ha tenido explotación turística su evolución ha ido mejorando poco a poco, durante este tiempo no se lo ha utilizado al 100% por motivo de la pandemia, la mayor concentración que el GAD mantiene con el turismo es en relación con la parte recreativa por los diferentes parques que posee y dentro de sus últimos proyectos se puede destacar la aerovía, mayor parte de concentración de las personas vienen a Duran a través de este medio.

4. ¿Qué sectores de la población se benefician de la actividad turística?, ¿Cuáles no?

Dentro de los sectores que se benefician considera que son todos, porque la mayoría de las personas buscan medios para generar ingresos en sus familias, los que ayudan en la construcción los que venden los materiales, se benefician la mayor parte de personas, decía

que “Al chanco aprovéchale todo” por qué si se crea una buena obra, infraestructura o proyecto la idea principal es que todas las personas se beneficien.

5. ¿Qué lugar ocupa el turismo en la gestión municipal? ¿Qué propuesta turística sustenta la organización? (indagar relación o coordinación con otras instituciones y actores privados)

Desconoce de la jefatura del turismo no sabe cuál sean sus planes o proyecto

6. ¿Cuál es el producto o atractivo turístico más importante con el que cuenta el cantón? Mencione los atractivos histórico culturales.

Dentro de los atractivos turísticos se puede ver desde diferentes puntos, en lo religioso las personas lo visitan por el santuario Divino niño, en lo gastronómico por sus platos típicos como

la fritada, el yapingacho, el caldo de salchicha, entre otras. En lo recreativo hace énfasis que gracias a sus malecones se puede observar una vista maravillosa, Los dos atractivos recientes La aerovía y el mirador la Cruz que sin duda atraen a visitantes.

7. ¿Qué porcentaje del presupuesto municipal le corresponde a turismo de manera en específica a la promoción de la estación ferroviaria del cantón?

Desconoce del tema.

8. ¿Qué tipo de promoción se realiza desde el municipio para la actividad turística de manera en específica a la promoción de la estación ferroviaria del cantón?

Desconoce del tema.

9. ¿Cuáles son los principales problemas que se han presentado en la promoción turística?

En la actualidad uno de los principales problemas es el cierre del Ferrocarril que fue un icono primordial en la ciudad y perderlo es como perder algo que en el cantón bajaría su turismo.

10. La actividad turística cultural, ¿tiene apoyo desde los gobiernos Nacionales y/o Provinciales? ¿De qué tipo?

Desconoce del tema.

ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS REALIZADAS A LOS SEÑORES DEL GAD Y PERSONAJES REPRESENTATIVOS

A través de las entrevistas efectuadas a los dignatarios del cantón Durán se pudo establecer que, en la actualidad la zona en el ámbito turístico se encuentra detenido debido a múltiples factores que han afectado la acción tales como el brote pandémico y las medidas que se han impuesto para frenar el contagio, asimismo, el cierre de la línea férrea, misma que movilizaba a

ciertos grupos a visitarlos, a ello se suma el poco presupuesto que se designa para la fomentación, ya que se tienen otro tipo de propiedades como la salud de la comunidad durandefia.

Se conoce también que la aerovía ha dado cierto impulso a que se visite, aunque sea de paso a la zona, sin embargo, se considera que falta estrategias que incentiven el desarrollo del turismo, así como acciones difusoras. Ya que se han efectuado capacitaciones anteriormente a los prestadores de servicio en lo que refiere al área gastronómica. Asimismo, se estima que se deben mejorar las facilidades de los corredores turísticos tales como mercados, Plazoletas entre otros.

BANCO DE PREGUNTAS PARA LOS TRABAJADORES DE FERROCARRILES ECUADOR EP Y LA POBLACIÓN ADULTA MAYOR.

Primer entrevistado

1. ¿Según su perspectiva qué significó para usted el tren?

Para mí el tren fue algo único que pude haber tenido en mi vida por qué fue un medio de transporte que no muchos pudieron conocer y a la vez un gran icono que motivó al turismo y beneficio a muchos ciudadanos.

2. ¿Considera que la operación de la ruta del tren generó fuentes de empleo?

Si, considero que generó empleo en el ámbito turístico, se contrataron guías y personal para la atención al cliente.

3. ¿Estima que la presencia de la ruta del tren en algún momento altera sus creencias, valores y costumbres?

No. De lo contrario generó nuevos valores y costumbres en los habitantes de sus alrededores, atrajo a muchas personas de diferentes sectores y lugares lo cual generó un cambio en la cultura del cantón.

4. ¿Para usted como parte de la comunidad cercana a la estación ferroviaria de Durán, cuál ha sido el efecto de que se involucre en las actividades turísticas el tren?

Recorridos como el tren de la dulzura que recorría las ciudades de Yaguachi, Milagro y Naranjal y en sus recorridos tuve una experiencia única por qué viví y conocí el tren.

5. ¿Considera que el tren forma parte de la historia y cultura del cantón?

Si por qué Fue aquí donde empezó a surgir su importancia no solo para el cantón sino también para el país gracias a este se generó empleo y Durán fue reconocido internacionalmente por turistas extranjeros.

6. ¿Estima que en la actualidad se le da la importancia que se merece como valor patrimonial a la estación ferroviaria?

Actualmente considero que ha dejado de ser por motivos financieros que pasó la empresa y del estado no pudo mantenerla.

Segundo entrevistado

1. ¿Según su perspectiva qué significó para usted el tren?

Una experiencia laboral inigualable, la cual está me ha permitido desarrollarme profesionalmente, con la satisfacción de trabajar para un patrimonio.

2. ¿Considera que la operación de la ruta del tren generó fuentes de empleo?

Claro, como financiero de la Filial, observé detenidamente los pagos a los proveedores directos e indirectos de las rutas del tren.

3. ¿Estima que la presencia de la ruta del tren en algún momento alterado sus creencias, valores y costumbres?

Por supuesto, el tren siempre tendrá un significado de patriotismo y prosperidad a cada lugar que llegue.

4. ¿Para usted como parte de la comunidad cercana a la estación ferroviaria de Durán, cuál ha sido el efecto de que se involucre en las actividades turísticas el tren?

En lo que respecta a su nivel cultural, sus plazas artesanales y eventos relacionados al tren.

5. ¿Considera que el tren forma parte de la historia y cultura del cantón?

Durán, es la cuna simbólica ferroviaria del Ecuador, sus ciudadanos son descendientes directos de este patrimonio.

6. ¿Estima que en la actualidad se le da la importancia que se merece como valor patrimonial a la estación ferroviaria?

No se le da mucha importancia entre la población joven, en las personas adultas tiene el simbolismo de ese patrimonio, sin embargo, no se potencia su importancia en la estación.

ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA A LOS EX COLABORADORES DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE DURÁN.

En consideración a lo expuestos por los ex colaboradores del tren, se conoce que influyó de manera directa en los mismos, ya que lo toman como un privilegio único, siendo que no todos tuvieron la oportunidad de laborar o conocer la compañía férrea, en un inicio esta albergó a muchos empleados generando nuevas fuentes de empleo, se puede contar entre sus beneficios el

desarrollo turístico de cada zona (Yaguachi, Milagro y Naranjal) por donde pasaba, haciendo de ella una experiencia inolvidable para el que la vivía. En este sentido, la actividad turística empezó a fomentarse tanto con la visita de nacionales y extranjeros. En la actualidad esta ha dejado de prestar servicios por factores internos y externos que la hicieron insostenible económicamente.

CAPÍTULO 3

3. RESULTADOS (ANÁLISIS O PROPUESTA)

3.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

La presente propuesta, creación de un Museo Ferroviario, está dirigida al Cantón Durán perteneciente a la provincia del Guayas, con el fin de poder preservar como valor histórico excepcional, las piezas, sistemas de rieles, polines y trenes, que en su tiempo formaron parte del

patrimonio material e inmaterial de los ferrocarriles del Ecuador, dicho establecimiento ayudará a fomentar el desarrollo y crecimiento del turismo cultural en la región.

3.2. TEMA

Museo «Memorias Ferroviarias» de los ferrocarriles y la estación ferroviaria de Durán.

3.3. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

En la actualidad y tras desaparecer la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, las instalaciones que existían en el cantón Durán, que fueron partes importantes del llamado Ferrocarril Trasandino, inaugurado el 25 de junio de 1908, por el entonces presidente General Eloy Alfaro, quedaron abandonadas y en proceso de franco deterioro.

En el proceso investigativo, se constató que, en la ciudad, el desarrollo de la actividad turística es nula, por lo que no se cuenta con muchos recursos que incentiven a visitar el lugar, en lo que refiere al turismo cultural, este solo es visitado en épocas de peregrinaje, sin embargo, carece de centros que **acojan** parte de la historia, tal es el caso de los museos.

El Cantón Eloy Alfaro, Duran, no cuenta con un museo que refleje el rico patrimonio cultural de la localidad y muchos de sus elementos tangibles e intangibles están desapareciendo, frutos de la llamada modernidad o por carecer de un sitio adecuado para su preservación.

Dentro de esta tradición que se pierde podemos mencionar todos los oficios vinculados al ferrocarril y a su explotación, tales como fogoneros, retranqueros, maquinistas, conductores, guías, etc. También como parte de este proceso de liquidación establecido durante el gobierno del presidente Lenin Moreno, se han afectado los componentes básicos de este ferrocarril, llámese material fijo o rodante, dentro de poco tiempo, las nuevas generaciones no sabrán que es un riel o un polín, un cabús o un coche, elementos que forman parte de cualquier ferrocarril.

Esta propuesta consiste en el rescate de este patrimonio, material e inmaterial que por más de un siglo formó parte inseparable de la cultura del cantón Durán, cuando la ciudad se convirtió en el inicio o final de la más importante obra de la ingeniería civil del Ecuador, el ferrocarril que fue capaz de llevar una locomotora con vagones llenos de carga o pasajeros desde el río Guayas, es decir desde la costa, hasta la ciudad capital, Quito a más de 2800 metros sobre el nivel del mar, una obra considerada por muchos como inalcanzable.

Para llevar a cabo esta propuesta hemos diseñado en este Capítulo Tres, un museo que atesore para siempre estas piezas, que sea el guardián de este patrimonio que forma parte de la ciudad, perderlo sería atentar contra la cultura y despojarnos de una parte de nuestra identidad.

Esta institución cultural, no solo atesoraría, conservaría y exhibiría estos bienes patrimoniales, sino, sería también un producto turístico que movería a cientos de personas o visitantes ávidos por el conocimiento de esta parte de nuestra historia y de toda la que encierra esta importante obra que vinculó a las dos regiones más importantes del país, la sierra y la costa.

La construcción de un museo en la antigua estación ferroviaria del Tren Ecuador, movilizará hacia este sitio a un grupo de emprendedores, con artesanías propias del cantón y muchas comidas y bebidas típicas, lo que indudablemente convertiría este sitio en un lugar atractivo para visitantes y foráneos, estimulando el desarrollo y crecimiento turístico.

3.4. JUSTIFICACIÓN

Hoy se pierde parte del patrimonio material e inmaterial del cantón Eloy Alfaro, Durán por carecer de instituciones que se encarguen de su protección, los restos materiales del material rodante y fijo del producto turístico Ferrocarriles del Ecuador, se encuentran hoy dispersos por diferentes ciudades por donde pasaba este tren, otros ya han desaparecido y pues muchos dados de baja, han pasado a formar parte de las tiendas de recuperación de materias primas,

fundiéndose en la mayor parte de los casos. Ciudades como Riobamba, Alausí o Quito, no se quieren desprender de estos bienes, pues reconocen su gran valor, no solo como piezas museables, sino, también por sus potencialidades para convertirse en productos turísticos.

Es importante que las piezas que hoy existen en los talleres y estación de las proximidades del Río Guayas, puedan tener un mejor uso, que no sea el despojo o convertirse en dinero de una tienda encargada de recuperar aceros u otros metales, reconvertir el Tren Ecuador en un nuevo producto turístico, ahora como pieza de un museo, es una buena propuesta para salvar este bien cultural, que forma parte inseparable de la memoria histórica del país y del cantón.

Para la creación del museo, se analizaron las posibles opciones en su espacio, pero se eligió la antigua estación ferroviaria del Tren Ecuador, ubicada en el cantón Eloy Alfaro – Durán cerca de las riberas del río Guayas, desde donde se puede observar la ciudad de Guayaquil, de manera muy especial el cerro Santa Ana. Asimismo, al salir de la estación a mano derecha específicamente se encuentra el cerro “Las Cabras”, donde se destaca una vista más urbana de la ciudad puesto que el cerro en su mayoría se encuentra poblado, conjuntamente se destaca la Cantera, la cual es aprovechada directamente para la producción agrícola, avícola y ganadera; es así como este es un punto estratégico para que propios y extraños que acudan al sitio con fines turísticos.

La propuesta del museo, queremos resulte didáctica, de fácil comprensión para que los visitantes puedan deducir todo lo que sobrelleva esta iniciativa orientada a la revalorización del patrimonio cultural e histórico, de este lugar la antesala de la ciudad de Guayaquil y punto de partida desde hace más de 100 años de los trenes, que cargados de mercancías o de personas partían rumbo a la sierra.

Basado en lo anterior expuesto, se quiere revitalizar como exponentes museables, las estructuras ferroviarias y las piezas que hoy existen en los talleres y estación, para que estos bienes culturales, puedan tener un mejor uso, convirtiéndose en parte fundamental del nuevo producto turístico, que rescata, conserva, investiga y expone los bienes que forman la memoria histórica del país y del cantón.

3.5. NOMBRE DEL MUSEO

El nombre que se ha seleccionado para la propuesta del establecimiento público privado es: “Museo Ferroviario de Durán”, el cual tiene la finalidad de cuidar, preservar y exponer lo que un día fue parte del Patrimonio Nacional. Así mismo, rescatar parte de la cultura e historia del cantón.

3.6. LOGOTIPO

El presente logotipo representa el nombre del proyecto “Museo Ferroviario de Durán” y a la vez resalta al ferrocarril como eje primordial del mismo, sin olvidarnos de los colores que representan a la bandera del cantón.



Figura 1, Logotipo del museo

Fuente: Elaboración propia

3.7. UBICACIÓN

Se considera que para la ubicación del Museo Ferroviario, se hará uso de la instalaciones de la antigua estación de Ferrocarriles Ecuador, ya que se tomó en consideración que la Estación de Ferrocarriles de Durán, tiene a su haber equipamiento e instalaciones, que se observan y que han sido diseñados, planificados, ubicados de manera estratégica y necesaria, mismas que han sido diseñadas para en lo posible de no ser agresivos con el medio ambiente y al mismo tiempo pensando en la comunidad de los visitantes.



Figura 2, Ubicación del museo ferroviario, antigua estación ferroviaria

Fuente: file:///C:/Users/ISA/Downloads/T-UCSG-PRE-ARQ-CA-88.pdf

3.8. INFRAESTRUCTURA

En la propuesta, se busca la adecuación de la edificación existente, la cual será de temática mixta es decir moderna y antigua que represente la cultura y la modernidad del cantón, este tendrá los espacios necesarios para el desplazamiento y se ajusta al entorno con el propósito de reducir el impacto con el medio ambiente con respecto a la edificación de la adecuación del centro. La edificación existente, se convertirá en el museo, misma que se caracteriza por una infraestructura moderna, los cuales están divididos de la siguiente manera:

- Área de museo para exposiciones de imágenes y objetos, en la adecuación esta tendrá una combinación con madera y elementos que van conforme a una sala interpretativa como son paneles de exhibición, maquetas tridimensionales entre otros elementos.

- Edificio Administrativo.
- Estación.
- Vestidores.
- Área comercial para realizar exposiciones que requieran desplazamiento.
- Parqueadero con capacidad máxima de 100 vehículos.

- Mini Auditorio o sala de conferencias con una capacidad de 200 personas.
- Área de helipuerto.
- Malecón.

Fotografías de como se propone que sea la infraestructura del proyecto



Figura 3, Especulación del Museo

Elaborada por: Cristhian Chila Vélez

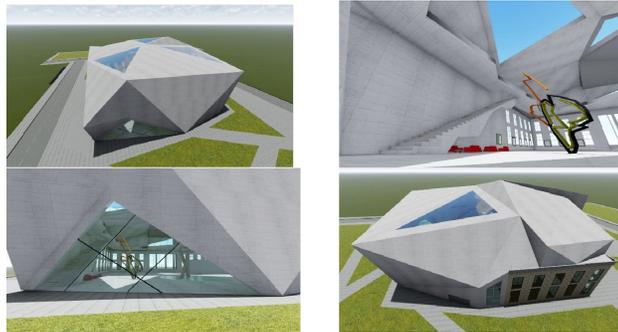


Figura 4, Vista desde el interior y sus exteriores del museo

Elaborada por: Cristhian Chila Vélez

3.9. INSTALACIONES DEL MUSEO FERROVIARIO

En lo que corresponde a las instalaciones del Museo Ferroviario, estará dividido en diferentes áreas, entre ellas se encuentran:

1. Área de tornos y clavos a vapor.
2. Caldera.
3. Área de calderas para fundición del acero.

4. Planta eléctrica.
5. Taller de carpintería.
6. Estancia de moldes de madera.
7. Material rodante.
8. Área de la estación.
9. Oficina.
10. Bodega.
11. Baños
12. Tics para la utilización de material interactivo.

A continuación, se muestran cómo se vería el museo ferroviario:



Figura 5, Instalaciones del museo; planta alta y baja

Elaborada por: Cristhian Chila Vélez



Figura 6, Vista del museo Exterior

Elaborada por: Cristhian Chila Vélez



Figura 7, Vista desde el exterior del museo

Elaborada por: Cristhian Chila Vélez

3.9.1. MEDIOS DE APOYO

Vitrinas

Paneles

Delimitadores

Bancos contemplativos.

3.9.2. MATERIAL DIDÁCTICO

Maquetas.

Fotografías

Pictogramas

Dioramas

3.10. SALA DE EXPOSICIÓN 1: HISTORIA DE DURÁN

En esta sala de exposición se puede conocer la historia del cantón Durán desde sus inicios, la misma se detalla minuciosamente el diseño de cada espacio con el que contará el museo ferroviario, para ello se puntualiza los medios interpretativos a utilizar en cada espacio a interpretar.

Descripción de los medios - Medios interpretativos de la sala de exposición 1.

Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia	Ficha 1.
Tipo: Función interactiva	
Función: Exhibir a los visitantes la historia de la localidad.	Espacio:1
Contextos principales a detallarse A finales de 1880 tras una serie de asentamientos en el cerro “Las Cabras” y zonas aledañas, en el territorio del español José Durán nace el cantón Durán. Fue creada como parroquia rural del Cantón Guayaquil el 16 de octubre de 1902. El 10 de enero de 1986 mediante Ley de Creación, fue separada administrativamente de Guayaquil, siendo convertida en cantón durante el gobierno de León Febres-Cordero.	
	

Tabla 1, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 1

Fuente: Elaboración propia

Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia	Ficha 2.
Tipo: Función interactiva	
Función: Exhibir a los visitantes la historia de la localidad.	Espacio:1
<p>Contexto a detallarse</p> <p>Para 1909 la vida social y política de la aún parroquia Durán cambia debido al crecimiento de la densidad poblacional y al desarrollo nacional producido a raíz de la construcción del ferrocarril, que fue uno de los mayores avances de movilidad y económico de la época.</p>	
	

Tabla 2, Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán- Parte 2

Fuente: Elaboración Propia

Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia	Ficha 3.
Tipo: Función interactiva	
Función: Exhibir a los visitantes la historia de la localidad.	Espacio: 1
<p>Contexto a detallarse</p> <p>En noviembre de 1920 se ratifica la condición de parroquia de “Durán”, bajo el nombre de “Eloy Alfaro (Durán)”, en honor al General Eloy Alfaro, quien lideró a las tropas radicales en la Revolución Liberal de 1895, una guerra civil en Ecuador que buscó disolver a través de la fuerza las constantes e históricas disputas entre conservadores y liberales que databan desde el inicio de la vida republicana del Ecuador.</p>	
	

Tabla 3, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 3

Fuente: Elaboración Propia

Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán	
Nombre del medio interpretativo: Descripción del escudo	Ficha 4.
Tipo: Función interactiva	
Función: Exhibir a los visitantes la historia del escudo	Espacio:1
<p>Contexto a detallarse</p> <p>En el año 1986, el Concejo Cantonal de Durán, convocó a un concurso abierto de dibujo o pintura entre las diferentes instituciones del cantón, sean estas educativas, sociales, artesanales, etc. Con el fin de elegir una creación artística del Escudo de Armas que represente a la ciudad.</p>	
 <p>El escudo de armas del cantón Durán es un escudo dividido en cuatro cuadrantes. El cuadrante superior izquierdo muestra un puente sobre un río con el año 1902. El cuadrante superior derecho muestra un paisaje con montañas y un sol. El cuadrante inferior izquierdo muestra un barco en el agua. El cuadrante inferior derecho muestra una mano sosteniendo una antorcha encendida sobre un libro abierto, con el año 1986. El escudo está rodeado por una rama de laurel y un letrero azul en la base.</p>	 <p>Una exhibición interactiva en un museo que muestra una versión digital del escudo de Durán en un monitor táctil. El monitor está inclinado y muestra una imagen del escudo con un fondo de paisaje. Hay un texto en español debajo de la imagen que dice: 'Este paisaje fue el resultado de un concurso de pintura de la ciudad de Durán en 1986'.</p>

Tabla 4, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 4

Fuente: Elaboración Propia

Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la Bandera	Ficha 5.
Tipo: Función interactiva	
Función: Exhibir a los visitantes la historia de la bandera	Espacio:1
<p>Contexto a detallarse</p> <p>De acuerdo a la Ordenanza No. GADMCD-2020-009-DNM, aprobada en segundo debate el 13 de agosto de 2020 por el Concejo Cantonal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Durán, en el Artículo 4 establece: “La bandera estará conformada de un rectángulo que tendrá dos campos iguales, el superior de color celeste que simboliza la pureza de nuestro cielo, el inferior de color azul que simboliza la diversidad de nuestros ríos que se constituyeron en la principal vía de acceso y conexión hacia el resto del país, teniendo al transporte fluvial como principal vía de comunicación del siglo pasado.</p>	
	

Tabla 5, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 5

Fuente: Elaboración Propia

Exhibición Interactiva de la historia del cantón Durán	
Nombre del medio interpretativo: Descripción del Himno del cantón Durán	Ficha 6.
Tipo: Función interactiva	
Función: Exhibir a los visitantes la historia del himno.	Espacio:1
<p>Contexto a detallarse</p> <p>El himno a Durán nace de la mano de Luis Sánchez Borja quién es autor de la letra y de la música de éste, el cual a pesar de no ser originario de Durán sino del cantón Píllaro Provincia del Tungurahua.</p>	
<p>Coro</p> <p>Salve Excelso mi Cantón Durán nos postramos ante ti reverente ya tu nombre brillará para siempre cual destellos de luz de sol naciente.</p>	

Tabla 6, Exhibición de la historia del cantón Durán- Parte 6

Fuente: Elaboración propia

3.11. SALA DE EXPOSICIÓN 2: HISTORIA DEL FERROCARRIL

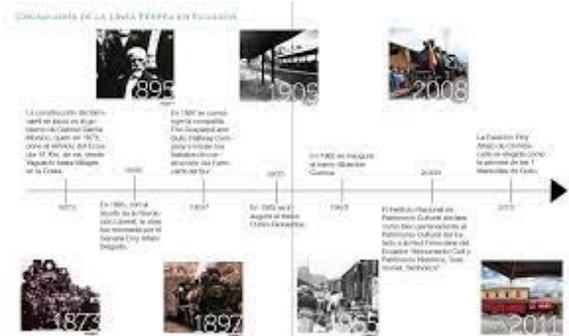
Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril	
<p>Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia del tren</p>	Ficha 1.
<p>Tipo: Función interactiva</p>	
<p>Función: Exhibir a los visitantes la historia del tren.</p>	Espacio:2
<p>Contexto a detallarse</p> <p>La construcción del ferrocarril, también conocido como Ferrocarril del Sur, se inició en 1872, durante la segunda presidencia de Gabriel García Moreno. La primera locomotora, rodó el 18 de julio de 1873 desde la estación de Yaguachi; al año siguiente, el 1 de mayo, empezó a funcionar el primer servicio regular, entre Yaguachi y Milagro, ambas poblaciones de la provincia del Guayas. Después de años de pocos avances, la construcción se aceleró cuando el general Eloy Alfaro llegó a la presidencia en 1895.</p>	
 <p>The timeline illustrates the railway's development from 1872 to 2008. Key events include the start of construction in 1872, the first train in 1873, the opening of the first regular service in 1874, and the completion of the line to Milagro in 1897. It also marks the arrival of the general Eloy Alfaro in 1895 and the opening of the line to Guayaquil in 2008.</p>	 <p>A photograph of an interactive digital display in a museum setting. The screen shows a vibrant, colorful landscape with a river and hills. The text on the screen reads: 'Este paisaje fue el primer paisaje de la tierra que se vio por el tren'.</p>

Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 1

Fuente: Elaboración Propia

Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia del tren	Ficha 2.
Tipo: Función interactiva, maquetas, cuadros	
Función: Exhibir a los visitantes la historia del tren.	Espacio:2
<p>Contexto a detallarse</p> <p>Se acordaron inicialmente cuatro líneas emergentes para el desarrollo de las economías regionales, todas con un ancho de vía de 1067 mm:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Cuenca - Guayaquil, para agilizar el transporte de la quinina que se recogía artesanalmente en los bosques de las estribaciones orientales y occidentales de la Cordillera, además de motivar la instalación de modernas haciendas productoras de esta cascarilla en la provincia de Azuay. ● Loja - Puerto Bolívar, para aprovechar la producción aurífera de la zona de Zaruma e incentivar el desarrollo de la industria del guineo mediante la instalación de haciendas en la provincia de Loja. ● Quito - Bahía de Caráquez, para conectar la capital del país con el Océano Pacífico, e impulsar en el camino la producción de las haciendas cacaoteras del norte de Manabí y sur de Esmeraldas. ● Ibarra - San Lorenzo, para desarrollar el puerto de esta última localidad, así como incentivar la producción de los colonos europeos asentados en el interior de las provincias de Esmeraldas y Mira desde 1850. 	

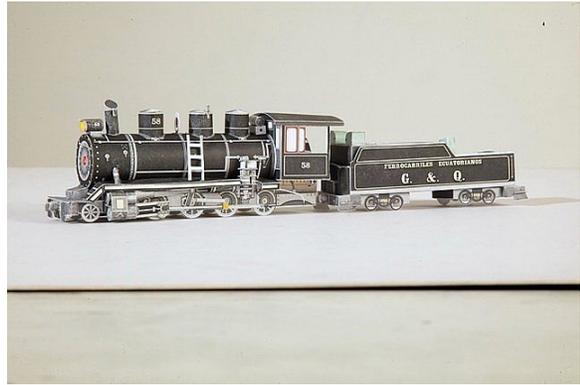


Tabla 8, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 2

Fuente: Elaboración Propia

Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia del tren	Ficha 3.
Tipo: Función interactiva y maquetas	
Función: Exhibir a los visitantes la historia del tren.	Espacio:2
<p>Contexto a detallarse</p> <p>Posteriormente se fueron inaugurando otras líneas como la Transmanabita (1866), de Malbucho (1869), del Bomboiza (1870), del Zamora (1873), Pomasqui y Bracamoros (1875), Interandina y del Napo (1877), Quijos (1885), la Trasadina y Mojanda (1886), del Pastaza (1891), y del Santiago (1896). Entonces, para fines del siglo XIX cuando terminó la primera explosión ferroviaria ecuatoriana, el país contaba con una red de aproximadamente 4.129 kilómetros de vías y era llamada la Bélgica de América.</p>	
	

Tabla 9, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 3

Fuente: Elaboración Propia

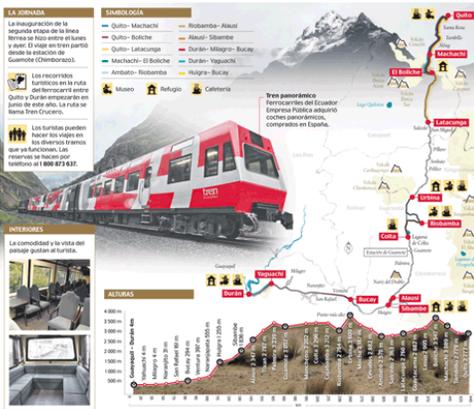
Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia del tren	Ficha 4.
Tipo: Función interactiva, maquetas, dioramas	
Función: Exhibir a los visitantes la historia del tren.	Espacio:2
<p>Contexto a detallarse</p> <p>En el siglo XX se vivió la segunda explosión ferrocarrilera, pero esta vez de la mano del Gobierno, que mediante la Compañía Ecuatoriana de Ferrocarriles Estatales y financiado por los ingresos provenientes del boom petrolero, construyó una serie de nuevas líneas usando ya el ancho de vía estándar de 1435 mm, como la de Esmeraldas (1914), Galeras (1929), Ancón (1931), Macará (1938), Pujilí (1946), y de Quinindé (1952); para un total de 757 kilómetros.</p>	
	

Tabla 10, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 4

Fuente: Elaboración propia

Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia del tren	Ficha 5.
Tipo: Función interactiva y maquetas	
Función: Exhibir a los visitantes la historia del tren.	Espacio:2
<p>Contexto a detallarse</p> <p>Antiguas Compañías operadoras</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Austro-French Railway Ltd, creada en 1855 en la ciudad de Cuenca, contaba con la participación accionaria principal del Barón de Sanahuín, el Barón de Tenguel, y los empresarios franceses Jean-François Cail y Ferdinand de Lesseps. Construyó y operó las líneas Transaustral entre 1862 y 1952, y la del Bomboiza entre 1870 y 1960. ● La Compañía de Ferrocarriles del Sur, creada en 1855 en la ciudad de Loja, tenía como principales inversionistas al Barón de Palenque, Jerónimo de Carrión, el Barón de Escudero y los británicos N.M. Rothschild & Sons. Construyó y operó las líneas Transaurífera entre 1863 y 1953, la del Zamora entre 1873 y 1963, y la de Bracamoros entre 1875 y 1965. ● Compañía Hispano-Ecuatoriana de Ferrocarriles, creada en 1858 en la ciudad de Quito por el empresario ferrocarrilero español José Campos Pérez y los ecuatorianos Manuel de Ascázubi y Matheu, el Conde de Atuntaqui y el Duque de Aramburú. Construyó y operó las líneas Transmanabita entre 1866 y 1956, y la de Quijos entre 1885 y 1975. ● Empresa de Ferrocarriles del Norte Ecuatoriano, creada en 1860 con sede en la ciudad de Quito; tenía como principales socios a dos empresarios ferroviarios españoles: el Duque de Riánsares y el Marqués de Salamanca, a los que se sumó el propio rey Antonio I de manera 	

encubierta. Construyó y operó las líneas de Malbucho entre 1869 y 1959, de Pomasqui entre 1875 y 1965, y de Mojanda entre 1886 y 1976.

- Compañía Ecuatoriana de Ferrocarriles Estatales, creada por el Estado ecuatoriano en 1865, durante el gobierno del primer ministro Gabriel García Moreno, y con sede en la ciudad de Quito. Construyó y operó las líneas Interandina y del Napo desde 1877, Transandina desde 1886, del Pastaza desde 1881, del Santiago desde 1892, de Esmeraldas desde 1914, de Galeras desde 1929, de Ancón desde 1931, de Macará desde 1938, de Pujilí desde 1946, y de Quinindé desde 1952. La operadora estatal cambió su nombre a Empresa de Ferrocarriles Estatales Ecuatorianos en 1952, y desde entonces todas pasaron a manos de la misma.



Tabla 11, Tabla 7, Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril- Parte 5

Fuente: Elaboración propia

Exhibición Interactiva de la historia del ferrocarril

Nombre del medio interpretativo: Descripción de la historia del tren	Ficha 6.
Tipo: Función interactiva, maquetas, dioramas	
Función: Exhibir a los visitantes la historia del tren.	Espacio:2
Contexto a detallarse	
<p>Nacionalización del sistema</p> <p>A partir de 1952 comenzó la nacionalización de las líneas ferroviarias que desde un inicio habían sido concesionadas por un periodo de noventa años, para tal efecto el Estado convirtió la Compañía Ecuatoriana de Ferrocarriles Estatales (CEFE) en Empresa de Ferrocarriles Estatales Ecuatorianos (EFE), que ese mismo año tomó el control de la Línea Transaustral. Posteriormente iría absorbiendo las líneas Transaurífera (1953), Transmanabita (1956), de Malbucho (1959), del Bomboiza (1960), del Zamora (1963), de Pomasqui y Bracamoros (1965), de Quijos (1975), y finalmente Mojanda (1976), con lo que completó la totalidad del sistema ferroviario ecuatoriano.</p> <p>También se procedió a modificar paulatinamente el ancho de vía de las quince líneas que se habían construido durante el siglo XIX, cambiandolas por el estándar de 1435 mm, dando uniformidad total al sistema nacional con el del resto del continente.</p>	

3.12. SALA DE EXPOSICIÓN 3: PIEZAS DEL FERROCARRIL

Exhibición de las piezas del ferrocarril	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de las piezas del ferrocarril	Ficha 1.
Tipo: Piezas	
Función: Exhibir a los visitantes las piezas.	Espacio:3
Contexto a detallarse Piezas que conforman el ferrocarril	
	
	

Tabla 13, Exhibición de las piezas del Ferrocarril- Parte 1

Fuente: Elaboración propia

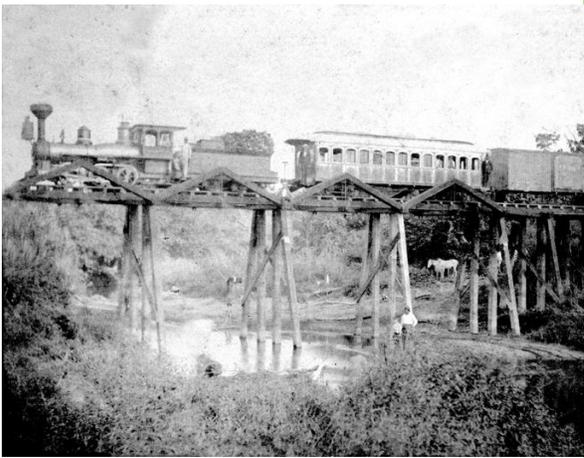
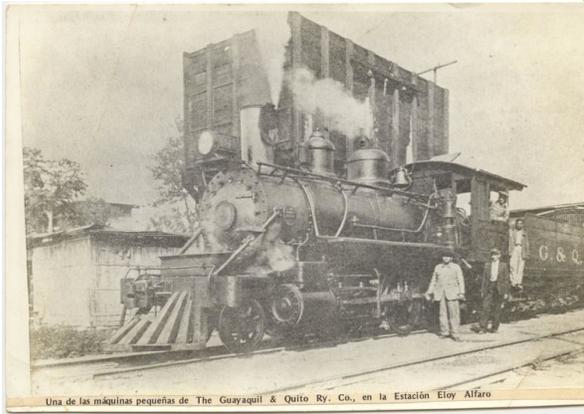
Exhibición de las piezas del ferrocarril	
Nombre del medio interpretativo: Descripción de las piezas del ferrocarril	Ficha 2.
Tipo: Cuadros y fotografías	
Función: Exhibir a los visitantes las piezas.	Espacio:3
Contexto a detallarse	
Piezas que conforman el ferrocarril	
	
	

Tabla 14, Tabla 13, Exhibición de las piezas del Ferrocarril- Parte 2

Fuente: Elaboración propia

3.13. RECURSOS

Se puede considerar en dos ámbitos

Recursos Materiales

Piezas Férrreas, Ferrocarriles emblemáticos, Trenes Reconocidos, Computadoras, Exhibidores digitales, Proyectoros, Lonas Retráctiles.

Recursos Humanos

Área administrativa, Guías, Restauradores, Jardineros, Guardias, Museólogos, Personal de limpieza, recepcionistas, entre otros.

3.14. PRESUPUESTO

ACTIVIDADES A EFECTUAR	TOTAL, A INVERTIR POR CADA PUNTO A DETALLAR
Construcción de museo	\$ 85,000.00
Equipamiento de museógrafos	\$ 5,000.00
Sala digital tecnológica	\$ 10,000.00
Traslado de bienes culturales en caso que sea necesario	\$ 25,000.00
Medios de comunicación para la promoción	\$ 3,000.00
Página web	\$ 1,000.00
Material Tecnológico	\$ 15,000.00
OTROS (varios-imprevistos)	\$ 50,000.00
Costo Total	\$ 194,000.00

Tabla 15, Presupuesto

Fuente: Elaboración Propia

CONCLUSIONES

Como conclusiones de este trabajo debemos destacar que después de haber realizado un pormenorizado estudio de la historia del cantón y del sistema ferroviario que desde las márgenes del río Guayas parte hasta la sierra, pasamos a analizar todo el marco teórico y conceptual del trabajo.

En donde se puede detallar que mediante la investigación realizada se destaca en el capítulo uno la historia del ferrocarril ecuatoriano y del cantón Eloy Alfaro Durán, como medio para describir su evolución y desarrollo turístico con el pasar del tiempo; se rescató la información de diferentes autores de revistas, artículos científicos, editoriales, entre otras. En el capítulo dos se comprueba que se utilizó una metodología cualitativa de nivel descriptivo y como métodos las entrevistas, gracias a ellos se pudo obtener la información de campo para complementar el objetivo principal de nuestro proyecto en el capítulo tres.

La contribución más importante de la investigación, es la propuesta de un Museo que atesore un grupo de bienes culturales que están a punto de perderse y que representan la historia del cantón y del país, pues son un ejemplo del desarrollo tecnológico y la capacidad y fuerza de los ecuatorianos de sobreponerse a las dificultades, este nuevo centro cultural, tendrá la misión de estimular el turismo hacia Durán, fortalecer esa parte de la ciudad y favorecer el emprendimiento.

RECOMENDACIONES

- Seguir implementando nuevos proyectos que ayuden a fomentar el turismo para al cantón;
- Que en aquellos lugares por donde pasó el tren y fueron muy significativos para la ciudad se pueda implementar este proyecto;
- Que se implementen medidas que ayuden a preservar de la mejor manera las locomotoras máquinas y vagones;
- Contar con el personal capacitado en el monitoreo de los bienes tangibles e intangibles;
- Que no solo se brinde apoyo por parte del estado sino también por la municipalidad del cantón;
- Llegar a que jóvenes, niños y adolescentes formen un vínculo en el conocimiento de la historia.

BIBLIOGRAFÍA

- Barrezueta, H. d. (29 de diciembre de 2016). *LEY ORGÁNICA DE CULTURA*. Quito: República del Ecuador. Obtenido de <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec093es.pdf>
- Cadena, A. (octubre de 2012). Impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador Estudio de caso: Comunidad San Bartolomé de Romerillos. *Pontificia Universidad Católica del Ecuador*.
- Campo, C., & Torres, C. (19 de 12 de 2014). *PARROQUIAS URBANAS*. Obtenido de <http://torresjulio.over-blog.com/2014/12/parroquias-urbanas.html>
- Carretón, A. (2018). *patrimoniointeligente*. Obtenido de <https://patrimoniointeligente.com/que-es-un-museo/>
- Castro, A., Rodriguez, G., & Gordo, J. (02 de 12 de 2019). *Turismo cultural Mexicano, una experiencia única*. Obtenido de Impacto del turismo en la economía: <https://repository.ucc.edu.co/handle/20.500.12494/16130>
- de Madrid , E. (15 de 05 de 2015). *Gobierno de México*. Obtenido de <http://www.sectur.gob.mx/hashtag/2015/05/14/turismo-cultural/#:~:text=El%20Turismo%20Cultural%20se%20define,social%20de%20un%20destino%20espec%C3%ADfico>.
- Delgado, R. C. (06 de junio de 2017). *REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGANICA DE CULTURA*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 8:

https://www.presidencia.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/a2_REGLAMENTO_GENERAL_A_LA_LEY_ORGANICA_DE_CULTURA_julio_2017.pdf

Duran, S., Gross, M., Lopez, L., Montenegro, N., & Villagomez, D. (05 de 2009). El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional. *ferreounidad*, 263-279. Obtenido de <https://afese.com/img/revistas/revista53/ferrounidad.pdf>

El Universo. (19 de mayo de 2020). *Ferrocarriles del Ecuador EP, tras 10 años de creación, será eliminada*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/05/19/nota/7845615/ferrocarriles-ecuador-eliminacion-personal-cierre/>

González, Y. (2015). IMPORTANCIA DE LOS MUSEOS EN EL DESARROLLO CULTURAL DE LOS ESTUDIANTES DE TERCERO BACHILLERATO DEL COLEGIO CAMILO DESTRUJE. *Universidad de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/>: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/8899/1/Alejandra%20Gonz%C3%A1lez%20Tesis.pdf>

López, F. A. (2016). <http://repositorio.ug.edu.ec/>. Obtenido de EVOLUCIÓN HISTÓRICO-SOCIAL DE LA PARROQUIA URBANA EL RECREO: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/23833/1/BFILO-PHG-16P16.pdf>

Maceira, L. (2009). El museo: espacio educativo potente en el mundo contemporáneo. *Revista Electrónica Sinéctica*, 32, 1-17.

Merino, M., & Pérez, J. (2009). *definicion.de*. Obtenido de <https://definicion.de/museo/>

Museos, I. C. (24 de agosto de 2007). *Definición de museo*. Obtenido de <https://icom.museum/es/recursos/normas-y-directrices/definicion-del-museo/>

Nava, M. (23 de Septiembre de 2014). <https://www.lhistoria.com/>. Obtenido de LHistoria.com: <https://www.lhistoria.com/ecuador/duran>

Ochoa, A. (6 de enero de 2020). <https://hazteverecuador.com/>. Obtenido de Turismo: <https://hazteverecuador.com/10-de-enero-de-1986-cantonizacion-de-duran/>

OMT. (2015). *Guía metodológica para proyectos y productos de turismo cultural sustentable*. Organización Mundial de Turismo .

OMT. (2019). *Organización Mundial del Turismo*. Obtenido de <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420858#:~:text=El%20turismo%20cultural%20es%20un,inmateriales%2C%20de%20un%20destino%20tur%C3%ADstico>.

Patrimonio, M. d. (2016). *GUAYAQUIL*. Obtenido de <https://www.culturaypatrimonio.gob.ec/>: <https://www.culturaypatrimonio.gob.ec/guayaquil/#:~:text=Posee%20106%20edificaciones%20declaradas%20como,las%20producciones%20de%20arte%20moderno>

Primicias-Noticias. (23 de 02 de 2021). *Gobierno extiende plazo para liquidar Ferrocarriles del Ecuador*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/gobierno-liquidar-ferrocarriles-ecuador/>

Santana , A. (Octubre de 2003). Turismo cultural, culturas turísticas. *Horizontes Antropológicos*, 9(20), 31-57.

Servicio Nacional de Contratación Pública . (2009). *Decreto ejecutivo N° 028,2009*. Obtenido de https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/normativa/r_e_resoluciones_derogadas/res-ext-inco-p-028-2009

Universo, E. (19 de mayo de 2020). Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/05/19/nota/7845615/ferrocarriles-ecuador-eliminacion-personal-cierre/>

Vaca, V. R. (2015). *UCSG-PRE-ARQ-CA*. Obtenido de MUSEO DEL TRÉN EN EL CANTÓN DURÁN: [file:///C:/Users/lisse/Downloads/T-UCSG-PRE-ARQ-CA-58%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/lisse/Downloads/T-UCSG-PRE-ARQ-CA-58%20(1).pdf)

Villegas, E. (diciembre de 2015). *IMPACTO DE LA ECONOMÍA INFORMAL EN DESARROLLOECONOMICO DEL CANTON DURAN*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/9387/1/VILLEGAS%20SERRANO%20ELOISA.pdf>

ANEXOS



Figura 8, Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo

Fotografía del autor



Figura 9, Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo

Fotografía del Autor

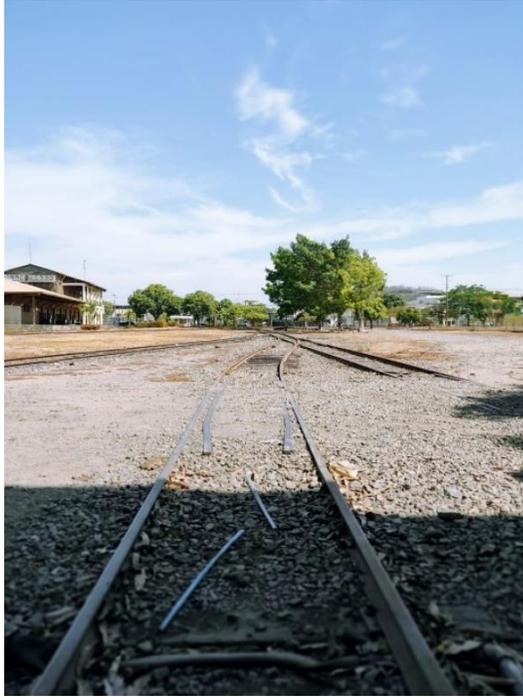


Figura 10 , Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo

Fotografía del autor



Figura 11, Actual estación de tren tomada durante la investigación de Campo

Fotografía del autor



Figura 12, Vista panorámica del puente de la unidad Nacional junto a la Estación del Ferrocarril

Fotografía del autor

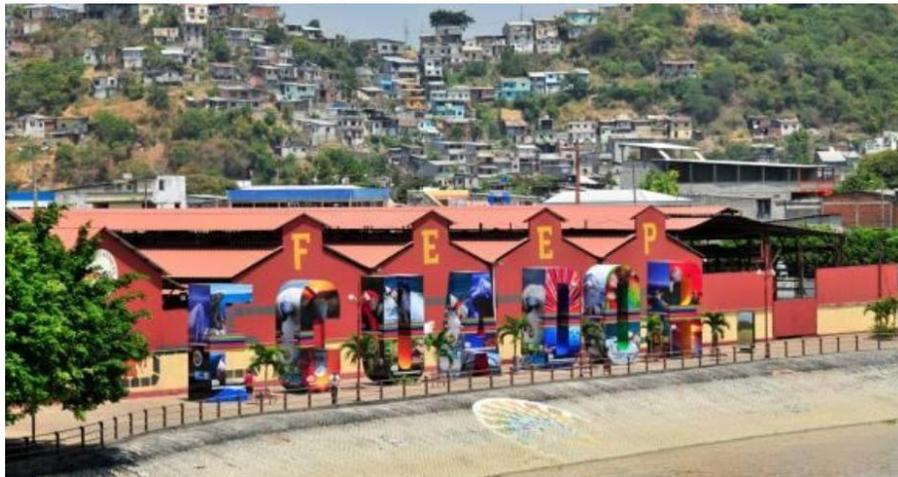


Figura 13, Vista de la estación desde el puente de la Unidad Nacional

Fotografía del autor