



UNIVERSIDAD
SAN GREGORIO
DE PORTOVIEJO

CARRERA DE INGENIERÍA EN ECOTURISMO.

Proyecto técnico.

Previo a la obtención del título de:
INGENIERA EN ECOTURISMO.

Tema:

“Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador. Año 2016”.

Estudiantes:

Jennifer Lizbeth Mera Cedeño.
Erika Yaritza Villegas Loor.

Tutora del proyecto técnico:

Lic. Patricia Palacios Palma. Mg. G.T.H.

Manabí-República del Ecuador.
2016.

CERTIFICACIÓN DE LA DIRECTORA DEL PROYECTO TÉCNICO.

En mi calidad de tutora del proyecto técnico de grado titulado: Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador, de las egresadas Jennifer Lizbeth Mera Cedeño y Erika Yaritza Villegas Loor, requisito previo para la obtención del título de Ingenieras en Ecoturismo, certifico que el trabajo de investigación del presente proyecto es original y fue íntegramente realizada bajo mi dirección y supervisión.

Lic. Patricia Palacios Palma. Mg. G.T.H.

Tutora del proyecto técnico.

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR.

Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador. De las egresadas Jennifer Lizbeth Mera Cedeño y Erika Yaritza Villegas Loor, sometida al tribunal de sustentación para su respectiva aprobación.

Tribunal:

Lic. Gina Molina Molina. Mg. Sc.

Coordinadora de Carrera.

Lic. Patricia Palacios Palma. Mg. G.T.H.

Tutora del proyecto técnico.

Lic. Fanny Tubay Zambrano. Mg. E.I.

Miembro del tribunal.

Ing. Eliana Poveda Cedeño.

Miembro del tribunal.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA.

Las autoras del proyecto técnico Jennifer Lizbeth Mera Cedeño y Erika Yaritza Villegas Loor, expresan que el presente trabajo de investigación titulado: Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador, es de autoría propia. La responsabilidad de la investigación, argumentos, análisis, resultados, y conclusiones del presente trabajo, pertenece única y exclusivamente a las autoras. Además cedemos los derechos de autor del presente proyecto, a favor de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

Jennifer Lizbeth Mera Cedeño.

Autora.

Erika Yaritza Villegas Loor.

Autora.

AGRADECIMIENTO.

Este logro no sería posible si no hubiese tenido el apoyo de varias personas dignas merecedoras de mi agradecimiento. Por ello agradezco en primer lugar a Dios, a la vida y al destino por ponerme en el camino pruebas que me han generado aprendizajes. A mis padres señora Yolanda Cedeño Macías y Vicente Mera Vélez que me han apoyado todo este tiempo y han sido partícipes de mis victorias y mis fracasos.

A mi compañera de tesis y ahora colega Erika Yaritza Villegas Loo, por compartir los cansancios, el estrés, las alegrías, y amanecidas generadas por el desarrollo de este trabajo.

A mi querida tutora Lic. Patricia Palacios Palma por su acertada guía y apoyo en el desarrollo de la investigación. Así como a la Directora y cuerpo docente de la carrera de Ingeniería en Ecoturismo: Lic. Gina Molina Molina, Ing. Eliana Poveda Cedeño y Lic. Fanny Tubay Zambrano. Gracias a todas ellas, pues sin su colaboración este trabajo no hubiese sido igual.

A mis recordados maestros que ya no están en la carrera, pero sin embargo dejaron su huella en mí, Blgo. Luis Otoniel López y Lic. Tania Guillen Zambrano gracias por sus enseñanzas y conocimientos impartidos en las aulas, pues me servirán mucho en mi desempeño como profesional.

A todos y cada uno de las personas que de una manera u otra me ayudaron y fueron parte de toda esta experiencia, a ustedes mis agradecimientos infinitos.

Jennifer Lizbeth Mera Cedeño.

AGRADECIMIENTO.

Agradezco a Jehová por haberme guiado por el camino correcto, al ser el ejemplo más grande de amor.

A mi padre Joselito Villegas Cedeño quien me ha enseñado el valor de la lucha; a mi madre Letty Loor Vélez quien con su disciplina me enseñó a ser una mujer fuerte y valiente que pone lo mejor de sí en todos sus pasos; a mis abuelos que son como mis segundos padres. A ellos por haber corregido mis faltas y celebrado mis triunfos, por siempre haberme dado su fuerza y soporte absoluto que me ha ayudado y llevado hasta donde estoy ahora.

A mi compañera de tesis Jennifer Lizbeth Mera Cedeño quien ha sido un complemento fundamental en este reto, que en un principio podría parecer una tarea titánica e interminable. A Jorge Fernando Pincay Saltos que con su apoyo constante y amor incondicional ha sido amigo y compañero inseparable en este proceso.

A mis maestros que con su acertada instrucción contribuyeron en el éxito del presente trabajo investigativo. Su apoyo ha sobrepasado, con mucho, todas las expectativas que como alumna deposité en ellos.

Este nuevo logro es en gran parte de ustedes.

Erika Yaritza Villegas Loor.

DEDICATORIA.

Un alma libre se siente feliz cuando alcanza sus sueños, así me siento yo por alcanzar una meta más y finalizar otra etapa de mi vida.

Por eso dedico este trabajo de manera muy especial a mis padres Yolanda Cedeño y Vicente Mera, personas que sentaron en mí, las bases de responsabilidad y deseos de superación. A ellos mi tributo, diciéndoles que han sembrado en tierra fértil, que me tengan confianza y que uno de mis mayores deseos es que se sientan orgullosos.

A mis hermanos Jeyson y Jefferson, a mis abuelos, tíos y demás familiares que me han apoyado en estos años de carrera. Los amo.

Este logro no es solo mío, sino de todos ustedes.

Jennifer Lizbeth Mera Cedeño.

DEDICATORIA.

Dedico este proyecto técnico de grado a Jehová porque sé con certeza, que él ha estado conmigo en cada paso que he dado, cuidándome y dándome fortaleza para continuar.

De manera especial a mis hermanas Melanie e Ivanna pues por ellas trato de ser cada día mejor, para con mi ejemplo sentar en sus mentes y corazones las bases de responsabilidad y deseo de superación.

A mis padres, quienes a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación siendo mi apoyo en todo momento, depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba.

Es por ellos, que soy lo que soy ahora. Los amo con mi vida.

Erika Yaritza Villegas Loor.

RESUMEN.

El presente proyecto técnico tiene como objetivo rescatar la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa, desaparecido ya hace 70 años y que gracias al espíritu emprendedor del estadista Eloy Alfaro Delgado se constituyó en una de las épocas más importantes y de mayor desarrollo para nuestra historia.

Este trabajo propone la creación de una ruta turística denominada “Vértebra de mi Tierra, Memorias del Tren Central Manabita”, y que estará distribuida en los cantones de Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana a través de la creación de estaciones e hitos históricos donde se promuevan las crónicas, relatos y acontecimientos de uno de los mayores auges de desarrollo tecnológico del pueblo manabita.

Para el desarrollo de la investigación fueron usados los métodos inductivo-deductivo, investigación de campo y método estadístico, complementados con la aplicación de técnicas como encuestas, entrevistas, transepto y fichas de observación. Entre los resultados obtenidos se alcanzó la recopilación de información histórica, turística y cultural, la elaboración de una maqueta digital del proyecto, así como un guión turístico de la ruta y la creación de un video promocional que mezcle lo antiguo y lo actual.

El desarrollo de este proyecto traerá beneficios como generación de empleo y activación económica para estos cantones gracias a la actividad turística. Se pretende también que en el futuro dichas estaciones y ruta sean incluidas nuevamente a la red ferroviaria que dispone el país y cuyo uso actualmente es turístico.

ABSTRACT.

This technical project aims to rescue the historical-cultural memory of the old railway route Manta-Santa, disappeared for 70 years and thanks to the entrepreneurial spirit of the statesman Eloy Alfaro Delgado was established in one of the most important times and further development for our history.

This paper proposes the creation of a tourist route called "Vertebrae my Earth Memories of Central Train Manabita" and that will be distributed in the cantons of Manta, Montecristi, Portoviejo and Santa Ana through the creation of stations and historical landmarks where chronicles, stories and events of one of the biggest booms manabita technological development of people promoted.

For the development of the research they were used inductive and deductive methods, field research and statistical method, complemented with the application of techniques such as surveys, interviews, observation transept and chips. Among the results collection of historical, cultural and tourist information, the development of a digital model of the project, as well as a tourist route script and creating a promotional video that mixes the old and the current it was reached.

The development of this project will bring benefits such as job creation and economic activation for these cantons thanks to tourism. It is also intended that in the future these stations and route are again included the railway network available in the country and whose use is currently tourism.

ÍNDICE.

Certificación de la directora del proyecto técnico.....	II
Certificación del tribunal examinador.....	III
Declaración de autoría.....	IV
Agradecimiento.....	V
Agradecimiento.....	VI
Dedicatoria.....	VIII
Resumen.....	IX
Abstract.....	X
Índice.....	XI
Índice de cuadros.....	XV
Índice de gráficos.....	XVIII
1. Datos generales del proyecto:	1
1.1. Nombre del proyecto.....	1
1.2. Carrera ejecutora.....	1
1.3. Localización.....	1
1.4. Monto.....	1
1.5. Plazo de ejecución.....	1
1.6. Sector y tipo de proyecto.....	1
1.7. Entidad beneficiaria.....	2
1.8. Número de beneficiarios:.....	2
2. Antecedentes.....	3
3. Diagnóstico y problema:.....	6
3.1. Descripción de la situación actual del área de intervención del proyecto:	6
3.1.1. Situación actual del cantón Manta.....	6
3.1.2. Situación actual del cantón Montecristi.....	10
3.1.3. Situación actual del cantón Portoviejo.....	14
3.1.4. Situación actual del cantón Santa Ana.....	19
3.1.5. Otros datos relevantes.....	24
3.2. Identificación, descripción y diagnóstico del problema:	28
3.3. Línea base del proyecto:	29
3.3.1. Aspecto social.....	29
3.3.2. Aspecto económico.....	31
3.3.3. Aspecto ambiental.....	32
3.3.4. Aspecto turístico.....	35
3.4. Identificación y cuantificación de la población objetivo.....	41

4.	Justificación.....	44
5.	Objetivos:.....	46
5.1.	Objetivo general.	46
5.2.	Objetivos específicos.....	46
6.	Marco teórico:	47
6.1.	Fundamentación filosófica.....	47
6.1.1.	Memoria cultural.....	47
6.1.2.	Memoria histórica.....	50
6.1.3.	Ruta turística.....	51
6.1.4.	Turismo cultural y patrimonial.....	56
6.1.5.	Gestión turística local.....	57
6.1.6.	Desarrollo turístico.....	57
6.1.7.	Turismo comunitario.....	58
6.1.8.	Promoción turística.....	59
6.1.9.	Turismo asociativo.....	60
6.2.	Fundamentación ética.....	61
6.2.1.	Plan Nacional del Buen Vivir.....	61
6.2.2.	Código Ético Mundial para el Turismo.....	63
6.2.3.	Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador-Plandetur 2020.....	64
6.2.4.	Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador-PIMTE 2014.....	66
6.3.	Fundamentación legal.....	67
6.3.1.	Constitución de la República del Ecuador.....	67
6.3.2.	Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.....	70
6.3.3.	Ley de Turismo de la República del Ecuador.....	71
6.3.4.	Ley de Patrimonio Cultural.....	72
6.3.5.	Declaratoria de bienes patrimoniales, culturales y áreas protegidas.....	72
7.	Matriz de involucrados.....	77
8.	Matriz de marco lógico.....	79
9.	Señalamiento de variables.....	81
9.1.	Variable independiente: Diseño técnico de una ruta turística.....	81
9.2.	Variable dependiente: Rescate de la memoria histórica-cultural.....	81
10.	Metodología.....	81
10.1.	Métodos.....	82
10.1.1.	Método inductivo-deductivo.....	82
10.1.2.	Método de investigación bibliográfica.....	82
10.1.3.	Método de investigación de campo.....	83

10.1.4. Método estadístico.....	83
10.2. Técnicas.....	83
10.3. Recursos.....	84
10.4. Población y muestra:	85
10.4.1. Tipo de muestra.....	85
10.4.2. Tamaño de la muestra.....	85
11. Análisis de resultados.....	87
11.1. Información histórica, cultural y turística en torno a la antigua ruta ferroviaria.	87
11.1.1. Datos históricos de la Ruta del Tren Central en Manabí.....	87
11.1.2. Datos culturales de la Ruta del Tren Central en Manabí: Diálogo de saberes, oficios y saberes ancestrales.....	101
11.1.3. Datos turísticos entorno a la Ruta del Tren Central en Manabí.....	109
11.1.4. Metodología aplicada y resultados de encuestas realizadas a la población y a los turistas y de entrevistas realizadas a personas claves.....	111
11.2. Diseño de una ruta turística para la dinamización de la actividad socio económica de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.....	178
11.2.1. Selección de atractivos que se incluirán en la ruta.....	178
11.2.2. Imagen corporativa.....	180
11.2.3. Descripción de la ruta.....	185
11.2.4. Guión turístico.....	185
11.2.5. Maqueta digital:.....	190
11.3. Video de promoción que fusione la temática de la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana con los atractivos turísticos y culturales actuales para la Ruta Vértebras de mi Tierra.....	213
12. Proceso de recopilación de la información.....	214
13. Procesamiento de la información.....	215
14. Presupuesto.....	216
14.1. Presupuesto para la elaboración del proyecto.....	216
14.2. Presupuesto referencial de la obra.....	217
15. Cronograma.....	221
16. Conclusiones.....	223
17. Anexos.....	225
17.1. Árbol del problema.....	225
17.2. Formulario de encuesta N° 1 (Habitantes):.....	226
17.3. Formulario de encuesta N° 2 (Visitantes):.....	227
17.4. Formulario de entrevista N° 1 (Historiadores, gestores culturales e investigadores históricos):	228
17.5. Formulario de entrevista N° 2 (Autoridades y funcionarios públicos):	229
17.6. Ficha de observación:	231

17.7.	Contestación de la Dra. Tatiana Hidrovo a la solicitud de entrevista.	232
17.8.	Álbum fotográfico del trabajo realizado en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	233
18.	Bibliografía.	237

ÍNDICE DE CUADROS.

Cuadro 1.	Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Manta.....	6
Cuadro 2.	Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Montecristi.....	10
Cuadro 3.	Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Portoviejo.	14
Cuadro 4.	Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Santa Ana.....	20
Cuadro 5.	Matriz de FODA.	26
Cuadro 6.	Actividades económicas en Manabí.....	32
Cuadro 7.	Matriz de resumen de los ecosistemas en los cantones involucrados. Parte 1.	34
Cuadro 8.	Matriz de resumen de los ecosistemas en los cantones involucrados. Parte 2.	34
Cuadro 9.	Matriz de resumen de la flora en los ecosistemas de bosque seco.	35
Cuadro 10.	Matriz de atractivos inventariados del cantón Manta.	37
Cuadro 11.	Matriz de atractivos inventariados del cantón Montecristi.	38
Cuadro 12.	Matriz de atractivos inventariados del cantón Portoviejo.	38
Cuadro 13.	Matriz de atractivos inventariados del cantón Santa Ana.	39
Cuadro 14.	Matriz de establecimientos de alojamiento.	40
Cuadro 15.	Matriz de establecimientos de restauración.....	41
Cuadro 16.	Matriz de agencias de viaje.	42
Cuadro 17.	Tabla de cifra poblacional oficial.	43
Cuadro 18.	Tabla de edad promedio.	43
Cuadro 19.	Tabla de grupos étnicos.....	44
Cuadro 20.	Tabla de discapacidades.	44
Cuadro 21.	Tabla de turismo cultural como producto turístico del Ecuador.	66
Cuadro 22.	Matriz de involucrados de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	78
Cuadro 23.	Matriz de marco lógico.	80
Cuadro 24.	Matriz de metodología para el diseño técnico de la ruta turística Manta-Santa Ana.	82
Cuadro 25.	Matriz de resumen de técnicas de investigación de campo.....	84
Cuadro 26.	Matriz de recursos humanos, materiales, tecnológicos y económicos.....	85
Cuadro 27.	Motivos de los accidentes del tren.	99
Cuadro 28.	Matriz actualizada de establecimientos hoteleros en el cantón Montecristi. .	111
Cuadro 29.	Matriz actualizada de establecimientos hoteleros en el cantón Santa Ana. ...	112
Cuadro 30.	Edad de población consultada.	113
Cuadro 31.	Género de población consultada.	114
Cuadro 32.	Profesión de población consultada.	115

Cuadro 33. Beneficios de la actividad turística.	117
Cuadro 34. Rutas del tren en Manabí.	118
Cuadro 35. Desaparición de las rutas del tren en Manabí.	120
Cuadro 36. Posibilidad existencia de una ruta turística-memorial ferroviaria.	121
Cuadro 37. Rutas turísticas del tren visitadas en el país.	122
Cuadro 38. Presencia de turistas.	124
Cuadro 39. Tipo de turistas según la población.	125
Cuadro 40. Oferta laboral.	126
Cuadro 41. Involucramiento en la nueva ruta turística-memorial ferroviaria Manta-Santa Ana.	127
Cuadro 42. Aporte de la población en el proyecto.	128
Cuadro 43. Mejoramiento de la economía gracias al desarrollo de la ruta turística- memorial ferroviaria Manta-Santa Ana.	130
Cuadro 44. Capacidad de los pobladores para recibir turistas.	131
Cuadro 45. Importancia de las tradiciones y saberes ancestrales en el desarrollo turístico.	132
Cuadro 46. Importancia de la historia en el desarrollo social y turístico.	134
Cuadro 47. Oficios ancestrales mantenidos en la actualidad.	135
Cuadro 48. Proyectos turísticos realizados en la localidad.	137
Cuadro 49. Nacionalidad de los turistas consultados.	138
Cuadro 50. Edad promedio de los turistas consultados.	139
Cuadro 51. Género de los turistas consultados.	140
Cuadro 52. Profesión de turistas consultados.	141
Cuadro 53. Rutas del tren en Manabí conocidas por turistas.	143
Cuadro 54. Análisis de las 15 respuestas afirmativas de la pregunta No. 5.	144
Cuadro 55. Rutas turísticas visitadas por los turistas en Manabí.	145
Cuadro 56. Rutas turísticas del tren visitadas en el país por turistas.	146
Cuadro 57. Razones por las que gustó las rutas del tren nacionales a los turísticas.	147
Cuadro 58. Posibilidad de visita de los turistas una nueva ruta turística que recree la antigua ruta del tren en Manabí.	148
Cuadro 59. Análisis de las 84 respuestas afirmativas de la pregunta No. 9.	149
Cuadro 60. Fuentes de información turística de los turistas.	150
Cuadro 61. Preferencias de compañía en viaje según los turistas.	151
Cuadro 62. Frecuencia de viajes según los turistas.	152
Cuadro 63. Preferencias de servicios en la ruta turística según los turistas.	153
Cuadro 64. Preferencias de valores económicos en la ruta turística según los turistas. ...	154
Cuadro 65. Importancia del valor histórico y el uso de saberes ancestrales en una ruta turística.	155

Cuadro 66. Matriz de atractivos seleccionados del cantón Manta.....	179
Cuadro 67. Matriz de atractivos seleccionados del cantón Montecristi.....	180
Cuadro 68. Matriz de atractivos seleccionados del cantón Portoviejo.	180
Cuadro 69. Matriz de atractivos seleccionados del cantón Santa Ana.....	180
Cuadro 70. Guión de la ruta turística Vértebras de mi Tierra	188
Cuadro 71. Matriz de ubicación de terrenos para nuevas estaciones e hitos de la Ruta Vertebradas de mi Tierra.	192
Cuadro 72. Matriz de métodos de recopilación de datos.	215
Cuadro 73. Matriz de programas tecnológicos utilizados.	216
Cuadro 74. Tabla de presupuesto para la elaboración del proyecto.	217
Cuadro 75. Tabla de presupuesto referencial de la obra.	218
Cuadro 76. Cronograma de actividades del proyecto técnico.	222
Cuadro 77. Modelo de encuesta dirigida a la población.	227
Cuadro 78. Modelo de encuesta dirigida a la población.	228
Cuadro 79. Modelo de entrevista dirigida a historiadores, gestores culturales e investigadores históricos.	229
Cuadro 80. Modelo de entrevista dirigida a autoridades.....	230
Cuadro 81. Modelo de entrevista dirigida a funcionarios.	231
Cuadro 82. Modelo de ficha de observación.	232

ÍNDICE DE GRÁFICOS.

Gráfico No. 1. Límites territoriales del cantón Manta.....	7
Gráfico No. 2. Población años 1990-2001-2010..	7
Gráfico No. 3. Tasa neta de asistencia (%).	8
Gráfico No. 4. Número de Establecimientos de Salud, con internación y sin internación, por clase según Cantón Manta Año 2012.	9
Gráfico No. 5. Tasa de mortalidad.	9
Gráfico No. 6. Tasa de defunciones..	9
Gráfico No. 7. Ubicación geográfica del cantón Montecristi.....	11
Gráfico No. 8. Instituciones educativas, cantón Montecristi.....	12
Gráfico No. 9. Tasa de analfabetismo, según nivel.	12
Gráfico No. 10. Establecimientos de salud.....	13
Gráfico No. 11. Límites territoriales del cantón Portoviejo.	15
Gráfico No. 12. Población, según área y género.	16
Gráfico No. 13. Población por grupo de edades.....	17
Gráfico No. 14. Tasa de analfabetismo (%)	18
Gráfico No. 15. Cobertura de servicios (%).	19
Gráfico No. 16. Establecimientos educativos.....	21
Gráfico No. 17. Porcentaje de establecimientos educativos por parroquia-Santa Ana.	22
Gráfico No. 18. Unidades de salud-Santa Ana.	23
Gráfico No. 19. Procedencia principal de agua recibida en la vivienda.....	23
Gráfico No. 20. Conexión de agua por tubería.....	24
Gráfico No. 21. Disponibilidad de internet.	24
Gráfico No. 22. Vías de acceso principal a la vivienda.....	25
Gráfico No. 23. Zonas afectadas por el terremoto.....	27
Gráfico No. 24. Tabla de intensidad del terremoto 16A Ecuador.	28
Gráfico No. 25. Estructura de la población económicamente activa en Manabí.....	31
Gráfico No. 26. ¿En qué trabajan los manabitas?.....	31
Gráfico No. 27. Productos turísticos que posee el país.	66
Gráfico No. 28. Distribución por mercados por tipo y grupo.....	67
Gráfico No. 29. Prioridades promocionales por producto.....	68
Gráfico No. 30. Ferrocarril Central del Ecuador	94
Gráfico No. 31. Antigua estación del tren en el cantón Manta.	95
Gráfico No. 32. Antigua estación del tren en el cantón Montecristi.	96
Gráfico No. 33. Antigua estación del tren en el cantón Portoviejo.	97

Gráfico No. 34. Antigua estación del tren en el cantón Santa Ana.	97
Gráfico No. 35. Porcentaje y análisis estadístico de la edad de la población encuestada. .	114
Gráfico No. 36. Porcentaje y análisis estadístico del género de la población encuestada. .	115
Gráfico No. 37. Porcentaje y análisis estadístico de la profesión de la población encuestada.....	116
Gráfico No. 38. Porcentaje y análisis estadístico de los beneficios del turismo.	117
Gráfico No. 39. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas del tren en Manabí.	119
Gráfico No. 40. Porcentaje y análisis estadístico de los cantones involucrados en las rutas del tren en Manabí.	119
Gráfico No. 41. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la desaparición de las rutas del tren en Manabí.	120
Gráfico No. 42. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la posibilidad de la existencia de una ruta-memorial ferroviaria de Manta-Santa Ana. ...	121
Gráfico No. 43. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas turísticas del tren visitadas en el país.	123
Gráfico No. 44. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la presencia de turistas en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	124
Gráfico No. 45. Porcentaje y análisis del número y frecuencia de visitas de turistas nacionales y extranjeros según la población.....	125
Gráfico No. 46. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la oferta laboral en el cantón.....	126
Gráfico No. 47. Porcentaje y análisis estadístico del involucramiento de la población en la nueva ruta turística-memorial Manta-Santa Ana.....	127
Gráfico No. 48. Porcentaje y análisis del posible aporte de la población en el proyecto. .	128
Gráfico No. 49. Porcentaje y análisis estadístico del mejoramiento de la economía en los cantones involucrados gracias al desarrollo de la ruta turística-memorial ferroviaria Manta-Santa Ana.....	130
Gráfico No. 50. Porcentaje y análisis estadístico de la capacidad de los pobladores de los cantones involucrados para recibir turistas.....	131
Gráfico No. 51. Porcentaje y análisis estadístico de la importancia de las tradiciones y saberes ancestrales en el desarrollo turístico.	133
Gráfico No. 52. Porcentaje y análisis de las 64 respuestas afirmativas de la pregunta No. 16.	133
Gráfico No. 53. Porcentaje y análisis estadístico de la importancia de la historia en el desarrollo social y turístico.....	134
Gráfico No. 54. Porcentaje y análisis estadístico de los oficios ancestrales mantenidos en la actualidad.	136
Gráfico No. 55. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de proyectos turísticos realizados en la localidad.....	137
Gráfico No. 56. Porcentaje y análisis estadístico de la nacionalidad de los turistas encuestados.....	138

Gráfico No. 57. Porcentaje y análisis estadístico de la edad promedio de los turistas encuestados.....	139
Gráfico No. 58. Porcentaje y análisis estadístico del género de los turistas encuestados..	140
Gráfico No. 59. Porcentaje y análisis estadístico de la profesión de los turistas encuestados.....	142
Gráfico No. 60. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas del tren en Manabí por los turistas encuestados.....	143
Gráfico No. 61. Porcentaje y análisis de las 15 respuestas afirmativas de la pregunta No. 5.....	144
Gráfico No. 62. Rutas Turísticas visitadas por los turistas en Manabí.....	145
Gráfico No. 63. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas turísticas del tren visitadas en el país.....	146
Gráfico No. 64. Razones por las que gustó las rutas del tren nacionales a los turísticas..	147
Gráfico No. 65. Porcentaje y análisis de la posibilidad de que los turistas visiten una nueva ruta turística que recree la antigua ruta del tren en Manabí.....	149
Gráfico No. 66. Porcentaje y análisis de las 84 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 9.....	150
Gráfico No. 67. Fuentes de información turística de los turistas.....	151
Gráfico No. 68. Preferencias de compañía de viaje del turista.....	152
Gráfico No. 69. Frecuencia de viajes según los turistas.....	153
Gráfico No. 70. Preferencias de servicios en la ruta turística según los turistas.....	154
Gráfico No. 71. Preferencias de valores económicos en la ruta turística según los turistas.....	155
Gráfico No. 72. Importancia del valor histórico y el uso de saberes ancestrales en una ruta turística.....	156
Gráfico No. 73. Logotipo Ruta Vértebras de mi Tierra.....	182
Gráfico No. 74. Logotipo Ruta Vértebras de mi Tierra, variable 1.....	182
Gráfico No. 75. Logotipo Ruta Vértebras de mi Tierra, variable 2.....	183
Gráfico No. 76. Submarca café del tren.....	184
Gráfico No. 77. Submarca tienda artesanal del tren.....	184
Gráfico No. 78. Submarca antigüedades del tren.....	184
Gráfico No. 79. Submarca sala audiovisual del tren.....	185
Gráfico No. 80. Submarca galería del tren.....	185
Gráfico No. 81. Submarca baños del tren.....	185
Gráfico No. 82. Mapa general de la Ruta Vértebras de mi Tierra.....	193
Gráfico No 83. Mapa de ubicación de la estación Manta de la Ruta Vértebras de mi Tierra.....	194
Gráfico No. 84. Mapa de ubicación del hito histórico Montecristi de la Ruta Vértebras de mi Tierra.....	194

Gráfico No. 85. Mapa de ubicación de la estación Portoviejo de la Ruta Vértebras de mi Tierra.	195
Gráfico No. 86. Mapa de ubicación de la estación Santa Ana de la Ruta Vértebras de mi Tierra.	195
Gráfico No. 87. Planta arquitectónica de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra.	196
Gráfico No. 88. Lobby de la estación del tren.	196
Gráfico No. 89. Tienda artesanal del tren.	197
Gráfico No. 90. antigüedades del tren.	197
Gráfico No. 91. Sala audiovisual del tren 1.	198
Gráfico No. 92. Sala audiovisual del tren 2.	198
Gráfico No. 93. Baños del tren.	199
Gráfico No. 94. Café del tren 1.	199
Gráfico No. 95. Café del tren 2.	200
Gráfico No. 96. Galería del tren.	200
Gráfico No. 97. Pasillo con salida a área común.	201
Gráfico No. 98. Fachada principal de las estaciones pertenecientes a la Ruta Vértebras de mi Tierra.	201
Gráfico No. 99. Fachada del acceso principal de la estación de Manta.	202
Gráfico No. 100. Fachada del acceso principal de la estación de Portoviejo.	202
Gráfico No. 101. Fachada del acceso principal de la estación de Santa Ana.	202
Gráfico No. 102. Ecocargador 1.	203
Gráfico No. 103. Ecocargador 2.	203
Gráfico No. 104. Monumento ubicado en la estación del tren en Manta.	204
Gráfico No. 105. Monumento ubicado en la estación del tren en Portoviejo.	204
Gráfico No. 106. Monumento ubicado en la estación del tren en Santa Ana.	205
Gráfico No. 107. Vista frontal de la locomotora.	205
Gráfico No. 108. Vista frontal de la locomotora.	206
Gráfico No. 109. Vista interna de la locomotora.	206
Gráfico No. 110. Vista externa de la locomotora.	206
Gráfico No. 111. Parqueadero.	207
Gráfico No. 112. Áreas verdes.	207
Gráfico No. 113. Área común.	208
Gráfico No. 114. Retiros municipales.	208
Gráfico No. 115. Botiquín de primeros auxilios y señalización.	209
Gráfico No. 116. Salida de emergencia 1.	209
Gráfico No. 117. Rampas para uso de personas con capacidades especiales.	210
Gráfico No. 118. Salida de emergencia 2.	210

Gráfico No. 119. Señalética vial estación del tren Manta.....	210
Gráfico No. 120. Señalética vial hito histórico Montecristi.....	211
Gráfico No. 121. Señalética vial estación del tren Portoviejo.....	211
Gráfico No. 122. Señalética vial estación del tren Santa Ana.....	212
Gráfico No. 123. Cuadro de áreas de la planta arquitectónica de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra.	212
Gráfico No 124. Implantación general de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra	213
Gráfico No. 125. Simbología de la implantación general de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra.....	213
Gráfico No. 126. Fotomontaje del hito histórico Tren Central de Manabí en el cantón Montecristi como parte de la Ruta Vértebras de mi Tierra.	214
Gráfico No. 127. Árbol del problema.	226
Gráfico No. 128. Contestación de la Dra. Tatiana Hidrovo Quiñones a la solicitud de entrevista.....	233
Gráfico No. 129. Visita al Museo de Archivo Histórico de Portoviejo para investigar noticias del Tren Central de Manabí, publicadas antiguamente en el Diario Manabita 1.	234
Gráfico No. 130. Visita al Museo de Archivo Histórico de Portoviejo para investigar noticias del Tren Central de Manabí, publicadas antiguamente en el Diario Manabita 2.	234
Gráfico No. 131. Entrevista al historiador santanense Fernando Saltos Molina.	235
Gráfico No. 132. Luego de entrevista realizada al investigador histórico manteño Jaime Cedeño Saltos.....	235
Gráfico No. 133. Aplicación de encuestas a los pobladores y turistas 1.	236
Gráfico No. 134. Aplicación de encuestas a los pobladores y turistas 2.	236
Gráfico No. 135. Junto al señor Fernando Saltos Molina, luego de socializar el proyecto en Radio Pública Cañaverál de Santa Ana.	237
Gráfico No. 136. Realizando la socialización en Radio General Eloy Alfaro de la ciudad de Montecristi.	237

1. Datos generales del proyecto:

1.1. Nombre del proyecto.

Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador.

1.2. Carrera ejecutora.

Ingeniería en Ecoturismo de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

1.3. Localización.

Cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana, provincia de Manabí, República del Ecuador.

1.4. Monto.

USD \$ 3.623,60. (Tres mil seiscientos veinte y tres dólares americanos con sesenta centavos).

1.5. Plazo de ejecución.

El tiempo de ejecución del proyecto es de seis meses. Periodo marzo-agosto, 2016.

1.6. Sector y tipo de proyecto.

Sector urbano-rural de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Proyecto Técnico.

1.7. Entidad beneficiaria.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados de los cantones: Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana; la comunidad; y entidades vinculadas directamente con el trabajo de investigación.

1.8. Número de beneficiarios:

Consultando informaciones disponibles en el sitio web Ecuador en cifras, datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censos¹ (2010) se sabe de la población de los siguientes cantones: “Manta: 226.477, Montecristi: 70.294, Portoviejo: 280.029, Santa Ana: 47.385” habitantes.

El número total de beneficiarios en este proyecto es de 624.185 habitantes.

¹ Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Resultados censo de población. Cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.* [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

2. Antecedentes.

Leyendo la bibliografía existente sobre el tema planteado se encontró que alrededor del mundo los trenes han existido para ayudar en la movilidad y transporte de recursos entre pueblos y ciudades, remontándose su origen al siglo XIX.

Analizando la monografía de González² (2003) se cita que:

El origen del ferrocarril en *Inglaterra* se debe a la necesidad de transportar el carbón desde los yacimientos hasta el puerto y con el menor costo. La primera línea ferroviaria fue en el año 1825 y su trayecto iba de Stocton a Darlington, con un recorrido de 19 Km, 8 vagones para pasajeros y de carga, con una velocidad máxima de 19 Km/ hora y se utilizaba la tracción animal y a vapor. La segunda línea iba de Liverpool a Manchester. (p. 5).

Por su parte, en América Latina el uso designado para este medio de transporte no tuvo mucha variación porque éste se encontraba dispuesto para la transportación de personas y bienes de tipo comercial.

Examinando la monografía de González³ (2003) se referencia lo siguiente:

A partir de 1850, el transporte ferroviario comenzó su expansión en *América Latina*. La red ferroviaria, que estaba financiada por capital francés, inglés o estadounidense, benefició el transporte de mercancías, pasajeros, pero estaba diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no a las necesidades de los países latinoamericanos. (p. 6).

Ecuador no se queda fuera de esta corriente de desarrollo. Estudiando la tesis de Mackliff y colaboradores⁴ (2011) se conoce que con el apoyo del “Presidente Gabriel

2 González, V. (2003). *Trenes turísticos. La puesta en valor del ferrocarril argentino, luego de su privatización*. Monografía de graduación de la carrera Licenciatura en Turismo, Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires, República Argentina.

3 González, V. (2003). *Trenes turísticos. La puesta en valor del ferrocarril argentino, luego de su privatización*. Monografía de graduación de la carrera Licenciatura en Turismo, Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires, República Argentina.

4 Mackliff, M., Sornoza, L., y Guerrero, R. (2011). *Evaluación del uso turístico de la estación de ferrocarriles de Durán*. Tesis de grado previa a la obtención del título de Licenciado en Turismo, Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, República del Ecuador.

García Moreno se convierte en el pionero del ferrocarril en el Ecuador, inaugurando un proyecto que en esa época muchos creían que iba a dejar al Ecuador en quiebra económica”. (p. 22).

Este tema ha sido propuesto como proyecto en otros lugares del país, así es el caso del Programa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador con su marca Tren Ecuador.

Una idea de la empresa Ferrocarriles ecuatorianos (2009) leída en la tesis de Mackliff y colaboradores⁵ (2011):

El Ecuador de los años 1830 era un país que muy pocos se imaginan, antes de la revolución informática, muy pocos pueden pensar e imaginar que el país era un monumento al caos y el desasosiego (...) A partir de la construcción del ferrocarril se inicia el progreso y desarrollo del comercio interno y externo además de las buenas comunicaciones. (p. 22).

Manabí no se desvinculó del progreso del siglo XX puesto que se realizó la construcción de dos importantes rutas, gracias a los ideales de Eloy Alfaro, la primera fue: “Bahía-Tosagua-Calceta-Canuto-Chone”. (Cedeño, 2009, p. 23)⁶. La segunda línea: “Manta-Montecristi-Portoviejo-Santa Ana con escalas en Colorado y Colón”. (Cedeño, 2009, p. 27)⁷.

La existencia de dos rutas ferroviarias en Manabí se hace más tangible, gracias a Jaime Cedeño Saltos, investigador cultural que posee antecedentes históricos del ferrocarril en Manabí.

5 Mackliff, M., Sornoza, L., y Guerrero, R. (2011). *Evaluación del uso turístico de la estación de ferrocarriles de Durán*. Tesis de grado previa a la obtención del título de Licenciado en Turismo, Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, República del Ecuador.

6 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

7 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

Tras diecisiete años de recopilación de información de campo cuenta en la actualidad con un respaldo bibliográfico evidencial como entrevistas, fotografías y documentos, reflejados en sus dos obras tituladas: “El canto de los Rieles: historia del ferrocarril de Manabí 1895-1966 y El tren del puerto, vivencia y evidencias”. (Cedeño, 2016)⁸.

También existen propuestas a futuro en torno al tema que se investiga en el presente trabajo. En una entrevista realizada a Cedeño⁹ (2016) menciona que “uno de los proyectos en los que está trabajando actualmente es la creación de un Parque ferroviario para el rescate y custodia de los rieles y enseres del ferrocarril de Manta y la estación de Tarqui”.

Por su parte Miranda¹⁰ (2016) menciona que: una de sus propuestas años atrás fue el rescate de un tren real con los vagones incluidos usados en aquella época y exhibirlos, con la finalidad de recuperar la mayor parte de rieles, durmientes, entre otros en un parque que se ubicaría en donde fue la estación en la ciudad de Portoviejo”.

8 Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Jaime Cedeño Saltos, encargado de Museo de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: *Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana*]. Grabación en video.

9 Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Jaime Cedeño Saltos, encargado de Museo de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: Tren Central en Manabí]. Grabación en video.

10 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo 16). [Entrevista con Alberto Miranda, gestor cultural de Portoviejo: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: *Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana*]. Grabación en video.

3. Diagnóstico y problema:

3.1. Descripción de la situación actual del área de intervención del proyecto:

3.1.1. Situación actual del cantón Manta.

a)-Localización: Investigando en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial¹¹ (2014-2019) de ahora en adelante PDOT del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) del cantón Manta se cita que “el Cantón Manta está ubicado en la saliente más occidental de América del Sur sobre el Océano Pacífico. Se extiende a ambos lados de la línea equinoccial”. (p. 10).

Cuadro 1.

Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Manta.

CANTÓN.	LONGITUD.			LATITUD.		
	Grados.	Minutos.	Segundos.	Grados.	Minutos.	Segundos.
Manta.	-80	71	73	0	95	92

Nota: Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Manta. Google Maps. (2016). *Coordenadas obtenidas en la web.* Recuperado 8, junio, 2016.

b)-Límites: Examinando en el PDOT¹² (2014-2019) del GAD del cantón Manta se referencia que “los límites del Cantón Manta son al: Norte: Limita con el Océano Pacífico. Sur: Limita con el Cantón Montecristi. Este: Limita con los cantones de Jaramijó y Montecristi. Oeste: Océano Pacífico”. (p. 12).

11 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor.

12 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor.



Gráfico No. 1. Límites territoriales del cantón Manta. Google Maps. (2016). *Mapa obtenido en la web.* Recuperado 8, junio, 2016.

c)-Población: Consultando informaciones disponibles en el sitio web Ecuador en cifras, datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censos¹³ (2010) se conoce que el cantón Manta tiene una población de “226.477” habitantes.

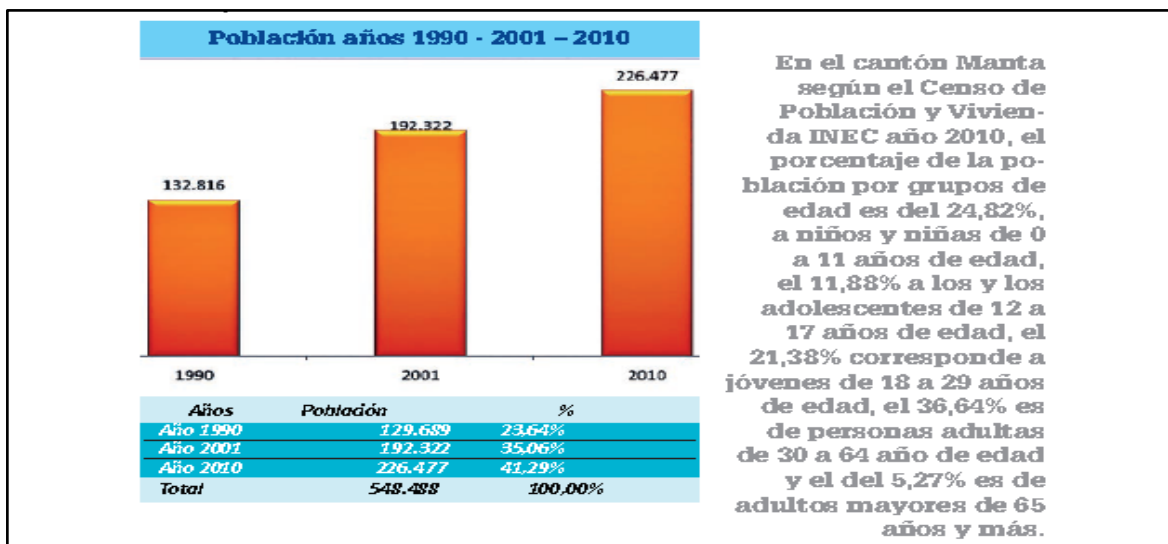


Gráfico No. 2. Población años 1990-2001-2010. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor, p. 28.

13 Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Resultados censo de población. Cantón Manta.* [En línea]. Consultado: [3, mayo, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

d)-Educación: Investigando en el PDOT¹⁴ (2014-2019) del GAD del cantón Manta, datos sobre el analfabetismo se sabe que:

En el período censal 2001 y 2010, la tasa de analfabetismo del cantón Manta disminuyó en alrededor de 2,3% al pasar de 7,7% en el año 2001 al 5,4% en el año 2010. Lo cual se evidencian resultados positivos, estos valores son inferiores en lo que acontece a nivel provincial y nacional. (p. 30).

Continuando con el PDOT¹⁵ (2014-2019) del GAD del cantón Manta, datos sobre la asistencia de estudiantes en los diferentes niveles de educación se conoce lo siguiente:

La Tasa neta de asistencia a la educación básica en el año 2001 fue del 85,5%, al 2010 la tasa ha sido superada con un porcentaje de asistencia de 93,80%, el 7,20% no asisten a la educación básica, con respecto a la educación media o bachillerato en el año 2001 acudieron a clases el 49,27%, en el año 2010 acudieron a clases el 73,03%, de los cuales el 26,97% no acude al bachillerato, en la educación superior en el año 2001 el 13,96% acudieron a sus estudios, en el año 2010 los jóvenes se integraron más a la educación con 29,95%, lo cual existe un porcentaje elevado del 73,05% no acuden a la educación superior. La tasa promedio de deserción escolar es de 35,41%. (p. 30).

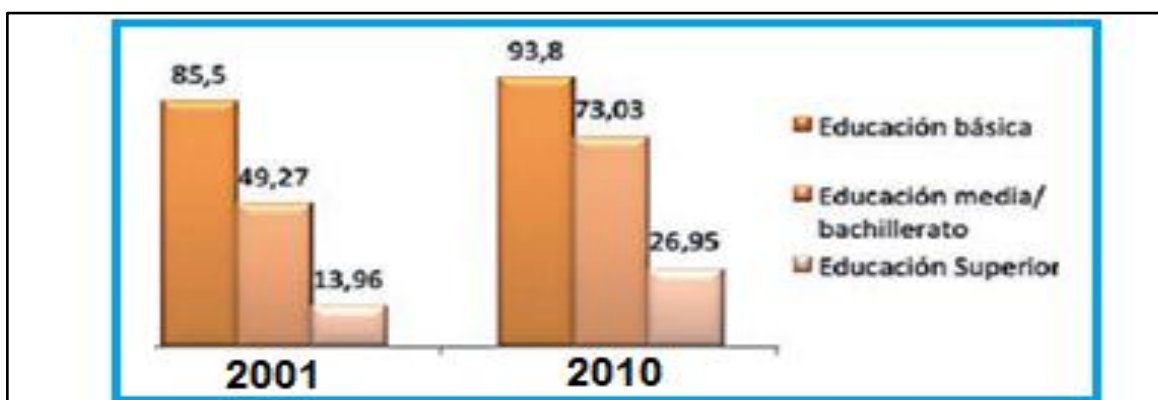


Gráfico No. 3. Tasa neta de asistencia (%). Censos 2001-2010). Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 30.

e)-Salud: Leyendo en el PDOT¹⁶ (2014-2019) del GAD del cantón Manta se transcribe que “la tasa de cobertura de médicos que trabajan en los establecimientos de salud en el Cantón Manta es de 21,52%, Manta cuenta con 519 médicos”. (p. 34).

14 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

15 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

<i>Con internación</i>	<i>Total</i>	<i>Sin internación</i>	<i>Total</i>
<i>Hospital Básico</i>	<i>1</i>	<i>Centro de Salud</i>	<i>6</i>
<i>Hospital General</i>	<i>2</i>	<i>Sub Centro de Salud</i>	<i>17</i>
<i>Clínica General</i>	<i>13</i>	<i>Dispensario Medico</i>	<i>5</i>
<i>Clínica Especializada Aguda</i>	<i>1</i>	<i>Otros</i>	<i>1</i>
Total	17	Total	29

Gráfico No. 4. Número de Establecimientos de Salud, con internación y sin internación, por clase según Cantón Manta Año 2012. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 34.

Analizando en el PDOT¹⁷ (2014-2019) del GAD del cantón Manta en cuanto a la tasa de mortalidad se transcribe lo siguiente:

La tasa de mortalidad en el cantón Manta es de 404 personas por cada 100.000 habitantes, durante el año 2010, según fuente INEC 2010.

En el Cantón Manta según el INEC año 2013, las defunciones generales durante el año 2013 son 988 personas, con una tasa de mortalidad 4,04%. (p. 13).

<i>Año</i>	<i>Población</i>	<i>Tasa de mortalidad (por cada 100.000 habitantes)</i>
2010	226.477	404

Gráfico No. 5. Tasa de Mortalidad. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 36.

<i>Cantón Manta</i>	<i>Defunciones Generales 2013</i>	<i>Proyección Poblacional 2013</i>	<i>Tasa de Mortalidad General 2013</i>
<i>Residencia habitual</i>	988	244.348	4,04%

Gráfico No. 6. Tasa de Defunciones. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 36.

16 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

17 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

f)-Servicios básicos: Consultando en el PDOT¹⁸ (2014-2019) del GAD del cantón Manta se cita lo siguiente:

El sistema de agua potable está compuesto por dos captaciones del río Portoviejo, una en la estación de bombeo de Caza Lagarto y dos la estación de bombeo el Ceibal, ubicadas equidistantes de la ciudad de Manta. Las plantas de tratamiento, se encuentran en deterioro al igual que las tuberías de HD hierro dúctil. (p. 89).

g)-Vialidad: Investigando el PDOT¹⁹ (2014-2019) del GAD del cantón Manta se conoce que:

El cantón de Manta posee una área urbana de 6.049.23 has, con una longitud en sentido Norte-Sur de 6,5Km, y en sentido Este-Oeste de 16 Km aproximadamente hasta San Mateo.

La red vial presenta una longitud total de 349.94km, de los cuales 298.40km, corresponden a calles locales (82,8%) y 51,54 km a una red arterial (17.2). (p. 99).

3.1.2. Situación actual del cantón Montecristi.

a)-Localización: Analizando en el PDOT²⁰ (2014) del GAD del cantón Montecristi se cita lo siguiente:

El Cantón de Montecristi se encuentra ubicado al centro oeste de la provincia de Manabí, por su ubicación se ha convertido en el eje articulador de las actividades comerciales y económicas entre las poblaciones de Manta y Portoviejo. Además se está consolidando como eje dinamizador con Jaramijó y Jipijapa (...) El cantón Montecristi se encuentra ubicado (...) Altitud Media 222 msnm, Máxima 443 msnm y Mínima 0 msnm. (pp. 47 y 48).

Cuadro 2.

Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Montecristi.

CANTÓN.	LONGITUD.			LATITUD.		
	Grados.	Minutos.	Segundos.	Grados.	Minutos.	Segundos.
Montecristi.	-80	71	92	-1	04	51

Nota: Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Montecristi. Google Maps. (2016). *Coordenadas obtenidas en la web.* Recuperado 8, junio, 2016.

18 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor.

19 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor.

20 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor.



Gráfico No. 7. Ubicación geográfica. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 47.

A continuación, investigando en el PDOT²¹ (2014) del GAD del cantón Montecristi se agrega lo siguiente:

Como división política - administrativa está compuesto por cinco parroquias urbanas: General Eloy Alfaro, Leónidas Proaño, Colorado, Montecristi y Aníbal San Andrés; además de contar con una parroquia rural La Pila. Cuenta además con 29 comunas que se encuentran organizadas, dentro del territorio en el que se han distribuido algunos servicios sociales para contribuir con el desarrollo local de cada una de ellas, sin que aún se hayan reducido las brechas existentes por el déficit de estos servicios, pero que ya se ve un trabajo en donde cada una de esta organizaciones presenta planes de trabajo para la consecución de los objetivos trazados. (p. 47).

b)-Límites: Examinando en el PDOT²² (2014) del GAD del cantón Montecristi se referencia que “limita al norte: con el cantón Manta y Jaramijó, al oeste con el cantón Manta y el Océano Pacífico, al este con el cantón Portoviejo y Jipijapa, y al sur con el cantón Jipijapa y el Océano Pacifico”. (p. 48).

c)-Población: Consultando informaciones disponibles en el sitio web Ecuador en cifras, datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censos²³ (2010) se sabe de la población del cantón Montecristi: “70.294” habitantes.

21 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

22 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

23 Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Resultados censo de población. Cantón Montecristi*. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

d)-Educación: Consultando en el PDOT²⁴ (2014) GAD del cantón Montecristi se sabe que:

El cantón Montecristi cuenta con 122 establecimientos educativos, el 64% de instituciones pertenecen a la red estatal de educación; el 84% de la oferta se concentra en el sector urbano y tan solo el 16% de las instituciones tiene una oferta de bachillerato. (p. 113).

A continuación se presenta las instituciones educativas del cantón Montecristi:

Tipo de sostenimiento	Urbano	Rural	Total
Fiscal	67	14	81
Fiscomisional	-	1	1
Municipal	2	0	2
Particular	34	4	38
Total General	103	19	122

Gráfico No. 8. Instituciones educativas, cantón Montecristi. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 113.

Así mismo, en cuanto al analfabetismo se observa una mejoría notable frente al alfabetismo. A continuación se presenta ambos indicadores por área geográfica:

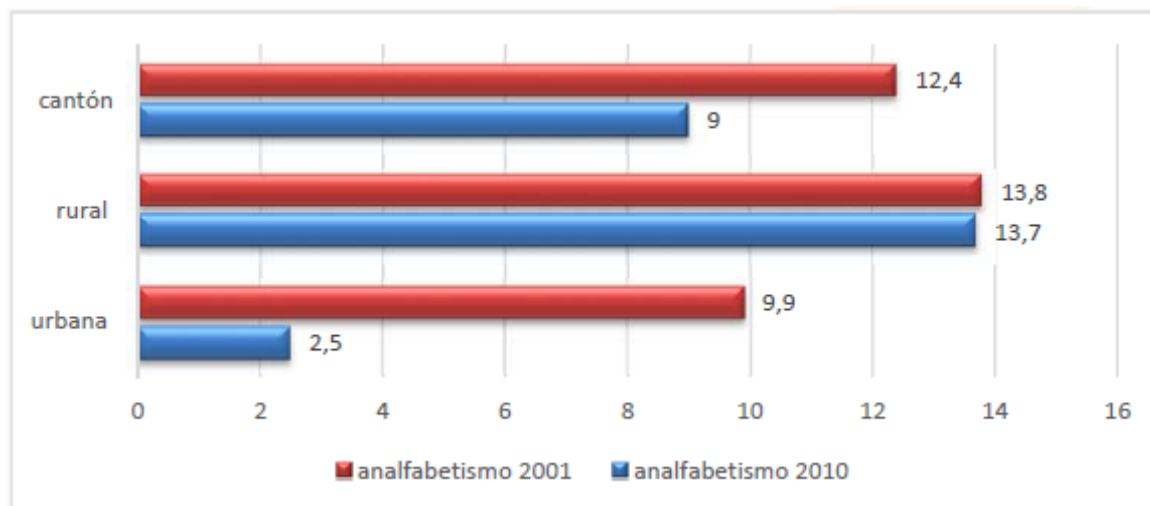


Gráfico No. 9. Tasa de analfabetismo, según nivel. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 115.

24 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

e)-Salud: Considerando en el PDOT²⁵ (2014) del GAD del cantón Montecristi se transcribe que “el cantón Montecristi se encuentra en el área administrativa provincial N° 2 del Ministerio de Salud Pública (MSP), específicamente cuenta con once establecimientos de salud, en diez de los cuales solo hay médico y una enfermera”. (p.115).

A continuación, se describe el tipo de establecimientos:

No	UNIDAD DE SALUD	Tipo	Ubicación
1	Montecristi	Centro de Salud	Calle 9 de Julio
2	Cárcel	Subcentro de Salud	Cárcel
3	Los Bajos	Subcentro de Salud	Los Bajos
4	Manantiales	Subcentro de Salud	Manantiales
5	Colorado	Subcentro de Salud	Colorado
6	La Pile	Subcentro de Salud	La Pile
7	El Arroyo	Subcentro de Salud	El Arroyo
8	Leónidas Proaño	Subcentro de Salud	Leónidas Proaño
9	Las Palmas	Subcentro de Salud	Las Palmas

Gráfico No. 10. Establecimientos de salud. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 115.

f)-Servicios básicos: Observando en el PDOT²⁶ (2014) del GAD del cantón Montecristi se cita lo siguiente:

Los otros sitios importantes de destacar del cantón Montecristi son los denominados Bajos (de Afuera, de Pechiche y de Las Palmas) los que cuentan con un sistema de abastecimiento de agua potable con redes domiciliarias. La fuente de abastecimiento es subterránea, la que se explota a través de pozos (...). El nuevo sistema contempla la construcción de una planta potabilizadora en cerro Guayabal y una línea de conducción que conectará esta última con la red de distribución de La Pila. (p. 101).

g)-Vialidad: Comparando en el PDOT²⁷ (2014) del GAD del cantón Montecristi se referencia que “el transporte modal constituye el tipo de medio de transporte mediante el cual se realiza la movilización, así existe el transporte privado (livianos), transporte público masivo (buses) y el transporte de carga (pesados), y el transporte aéreo”. (p. 217).

25 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

26 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

27 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

Es importante tener en cuenta el estado del sistema vial. Estudiando el PDOT²⁸ (2014) del GAD del cantón Montecristi se transcribe al respecto lo siguiente:

Las características geométricas de las vías (...) en su mayoría no cumplen las normas de diseño de vías urbanas, ya que tiene aproximadamente un 31% asfaltada, 22% empedrada, 42% de tierra o lastre y 5% de vías cortadas y discontinuadas. El sistema vial interno de la ciudad de Montecristi, tiene un déficit de vías que no permiten la conformación de la malla mínima según la demanda y las necesidades, así como de capas de rodadura, aceras y bordillos. (p. 222).

3.1.3. Situación actual del Gobierno cantón Portoviejo.

a)-Localización: En cuanto a la localización de este cantón manabita en el PDOT²⁹ (2014) del GAD del cantón Portoviejo se cita lo siguiente:

Portoviejo, Villanueva de San Gregorio de Portoviejo, es la ciudad capital de la Provincia de Manabí, fundada por el capitán Francisco Pacheco, miembro del ejército de Diego de Almagro, el 12 de Marzo de 1535, se encuentra situada a 140 Km al NO de Guayaquil, es una fértil región agrícola; gran parte de su población está situada en las márgenes del Río Portoviejo, son tierras bajas y de poca pendiente, razón por la cual las crecientes del río se caracterizan por afectar grandes extensiones de terreno. (p. 7).

En el siguiente gráfico se puede observar las coordenadas en las que se encuentra el cantón Portoviejo:

Cuadro 3.
Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Portoviejo.

CANTÓN.	LONGITUD.			LATITUD.		
	Grados.	Minutos.	Segundos.	Grados.	Minutos.	Segundos.
Portoviejo.	-80	48	78	-0	99	56

Nota: Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Portoviejo. Google Maps. (2016). *Coordenadas obtenidas en la web.* Recuperado 8, junio, 2016.

b)-Límites: Los cantones que limitan al norte, sur, este y oeste con la ciudad de Portoviejo se citan en el PDOT³⁰ (2014) del GAD del cantón Portoviejo:

28 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor.

29 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.* República del Ecuador: Autor.

Al Norte: Por la parroquia Charapotó del cantón Sucre; y por las jurisdicciones de las cabeceras cantonales: Rocafuerte, Junín y Calceta.

Al Este: Por la parroquia San Sebastián, constitutiva del cantón Pichincha.

Al Sur: Por las parroquias Honorato Vásquez, y Ayacucho, así como por la jurisdicción de la cabecera cantonal Santa Ana, todas constitutivas del cantón de igual nombre.

Al Oeste: Por la jurisdicción de la cabecera cantonal Jipijapa, del cantón de igual nombre; por la parroquia La Pila del cantón Montecristi; y por las jurisdicciones de las cabeceras Cantonales Montecristi y Jaramijó. (p. 5).

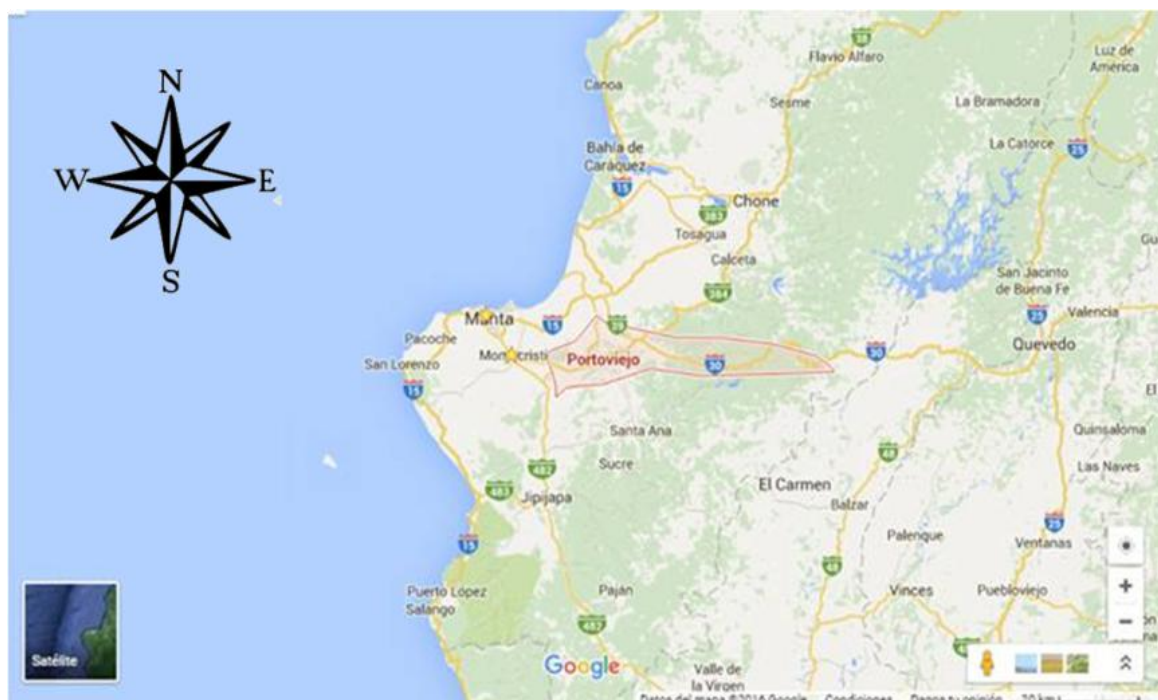


Gráfico No. 11. Límites territoriales del cantón Portoviejo. Google Maps. (2016). *Mapa obtenido en la web.* Recuperado 8, junio, 2016.

c)-Población: Consultando informaciones disponibles en el sitio web Ecuador en cifras, datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censos³¹ (2010) se conoce que el cantón Portoviejo tiene una población de “280.029” habitantes.

Por otra parte han pasado seis años luego de ese último censo de población en el 2010, lo que significa que el total de habitantes del cantón ha variado. De acuerdo a una

30 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

31 Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Resultados censo de población. Cantón Portoviejo*. [En línea]. Consultado: [3, mayo, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

proyección presentada en el PDOT³² (2014) del GAD del cantón Portoviejo se conoce que el número de personas que residen en él, es de “304.227”. (p. 18).

Fuente		Inec							
CUADRO 1.5.2 POBLACIÓN, SEGÚN ÁREA Y GÉNERO									
POBLACIÓN, SEGÚN ÁREA						POBLACIÓN, SEGÚN GÉNERO			
Año censal:	POBLACIÓN TOTAL	POBLACIÓN URBANA	%	POBLACIÓN RURAL	%	HOMBRES	%	MUJERES	%
2001	238.430								
2010	280.029	223.086	80	56.943	20	137.969	49	142.060	51
Fuente		Inec							

Gráfico No. 12. Población, según área y género. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2011). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 8.

En el gráfico No. 12 se puede observar que en el año 2010, había un desbalance en la población en relación al género, siendo las mujeres el grupo mayoritario. Por rangos de edad en cambio, en el año 2014 los jóvenes de 10 a 14 años representan la mayoría y un grupo minoritario de adultos mayores de 75 a 79 tal como se muestra en el gráfico No. 13.

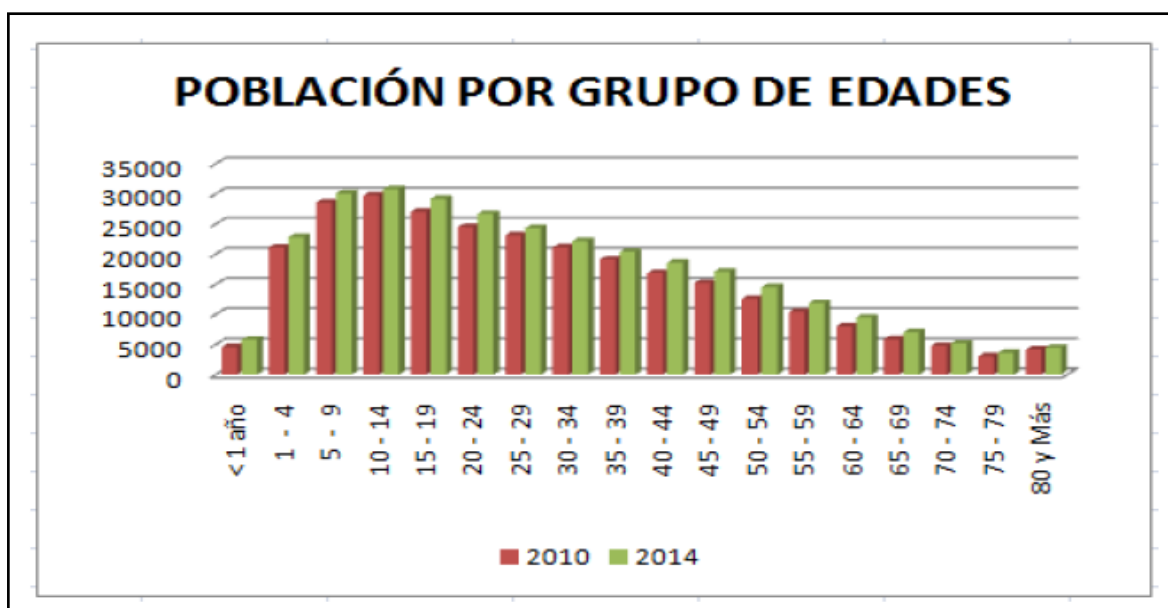


Gráfico No. 13. Población por grupo de edades. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 18.

32 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

d)-Educación: Respecto a este tema se puede observar en el siguiente gráfico que el porcentaje de analfabetismo en el año 2010 disminuyó en un “6.65 %” (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2014, p. 20)³³, en proporción con el año 2001.

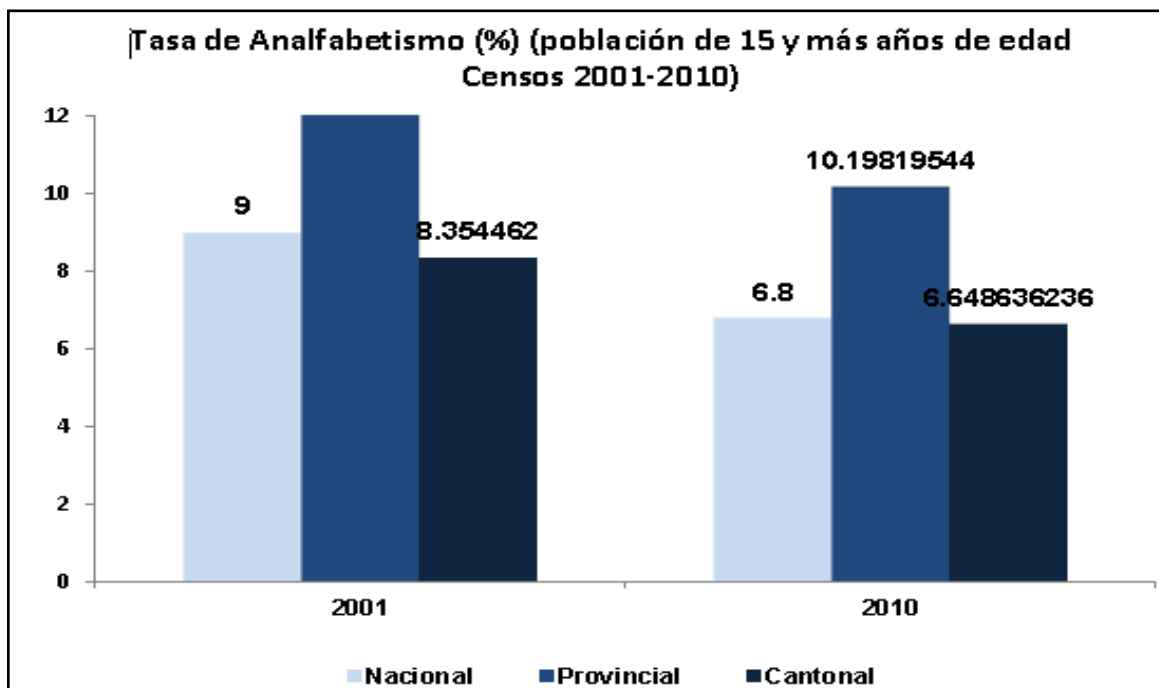


Gráfico No. 14. Tasa de analfabetismo (%) (Población de 15 y más años de edad censos 2001-2010. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 20.

El porcentaje de escolaridad en el cantón también aumentó en el 2010 con un “10.19%”. (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2014, p. 19)³⁴.

e)-Salud: Leyendo en el PDOT³⁵ (2014) del GAD del cantón Portoviejo, información referente a salud se transcribe que:

- **TASAS DE MORTALIDAD.**- La Tasa de mortalidad del cantón Portoviejo es por cada 100.000 habitantes han muerto 494 personas.

33 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

34 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

35 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

- MÉDICOS POR HABITANTES.- En el cantón existen 647 médicos, por lo que se establece que hay un médico por cada 473 habitantes.
- DESNUTRICIÓN INFANTIL.- El 14% de la población infantil presentan desnutrición crónica.
- TASA DE FERTILIDAD.- Es el número de hijos que en promedio tendría una mujer de una cohorte hipotética de mujeres que durante su vida fértil tuvieran sus hijos de acuerdo a las tasas de fecundidad por edad del período en estudio y no estuvieran expuestas a riesgos de mortalidad desde el nacimiento hasta el término del período fértil. La tasa global del cantón Portoviejo es de 2 hijos. (p. 20).

f)-Servicios básicos: En el gráfico No. 15 se enlistan los porcentajes referentes al estado de servicios básicos en el área urbana de Portoviejo.

ÁREA URBANA	COBERTURA DE SERVICIOS (%)				
	AGUA PARA CONSUMO HUMANO	ALCANTARILLADO (SISTEMA DE AGUAS SERVIDAS)	RECOLECCIÓN DESECHOS SÓLIDOS	ENERGÍA ELÉCTRICA	ALUMBRADO PÚBLICO
ANDRES DE VERA	70	80	90	90	90
SIMÓN BOLIVAR	40	20	60	70	80
PORTOVIEJO	90	90	100	100	90
12 DE MARZO	50	50	70	70	80
COLÓN	40	10	50	70	70
18 DE OCTUBRE	60	60	80	80	90

Gráfico No. 15. Cobertura de servicios (%).Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). Plan de Desarrollo y Ordenamiento *Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 36.

g)-Vialidad: Leyendo en el PDOT³⁶ (2014) del GAD del cantón Portoviejo, información referente a vialidad se transcribe que:

La ciudad se ha desarrollado sin una verdadera planificación territorial, que analice las necesidades por asentamiento humanos, capacidades y coberturas. Por lo que la mayor parte de la infraestructura y equipamientos públicos existentes responden a una proyección de corto plazo y cuya capacidad no satisfacen las necesidades de la población a la cual debe abastecer, además de que en su mayoría han cumplido su vida útil y las edificaciones como tal no abastecen la demanda de la población. (p. 21).

36 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

3.1.4. Situación actual del cantón Santa Ana.

a)-Localización: Analizando en el PDOT³⁷ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se cita lo siguiente:

El cantón Santa Ana está ubicado geográficamente en el centro este de la provincia de Manabí. Su altitud es de 50 m.s.n.m. y su zona alta más elevada alcanza una altura de 400 m.s.n.m. (p. 8).

Cuadro 4.
Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Santa Ana.

CANTÓN.	LONGITUD.			LATITUD.		
	Grados.	Minutos.	Segundos.	Grados.	Minutos.	Segundos.
Santa Ana.	-80	38	35	-1	20	26

Nota: Tabla de coordenadas de ubicación del cantón Santa Ana. Google Maps. (2016). *Coordenadas obtenidas en la web.* Recuperado 8, junio, 2016.

b)-Límites: Examinando en el PDOT³⁸ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se referencia lo siguiente:

Los límites del cantón Santa Ana están establecidos de la siguiente manera:

Al Norte: con el cantón Portoviejo.

Al Sur: cantones 24 de Mayo y Olmedo.

Al Este: el cantón Pichincha y con el cantón Balzar.

Al Oeste: cantones Jipijapa, 24 de Mayo y Portoviejo. (p. 8).

c)-División política: Estudiando en el PDOT³⁹ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se conoce que:

La división política interna está conformada por: 2 parroquias urbanas y 4 rurales, como se lo muestra en el mapa que sigue.

Parroquias Urbanas: 1. Santa Ana, cabecera cantonal y 2. Lodana; y las Parroquias Rurales: 1. Ayacucho, 2. Honorato Vásquez, 3. La Unión y 4. San Pablo de Pueblo Nuevo.

La composición de asentamientos humanos de cada una de las parroquias corresponde: Santa Ana periferia: 30 comunidades. Ayacucho: 31 comunidades.

Honorato Vásquez: 41 comunidades. La Unión: 43 comunidades. San Pablo de Pueblo Nuevo: 27 comunidades. (pp. 8 y 9).

37 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

38 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

39 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

d)-Población: Consultando informaciones disponibles en el sitio web Ecuador en cifras, datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censos⁴⁰ (2010) se sabe que la población del cantón Santa Ana es de “47.385” habitantes.

e)-Educación: Considerando en el PDOT⁴¹ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se transcribe que “este derecho es garantizado por el Estado y cuenta con la mayor cobertura territorial en el cantón, inventariado en 31 Centros de Educación Inicial, 148 Centros de Educación General Básica, 13 de bachillerato, y 1 superior”. (p. 60).

MODALIDAD	ESTABLECIMIENTOS
EDUCACIÓN INICIAL	31
EDUCACION BÁSICA	148
BACHILLERATO	13
SUPERIOR	1
TOTAL	193

Gráfico No. 16. Establecimientos educativos. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 60.

Continuando con el PDOT⁴² (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se transcribe que “la distribución de estos establecimientos educativos en el territorio por parroquias es el siguiente”. (p. 60).

40 Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Resultados censo de población. Cantón Santa Ana*. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

41 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

42 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

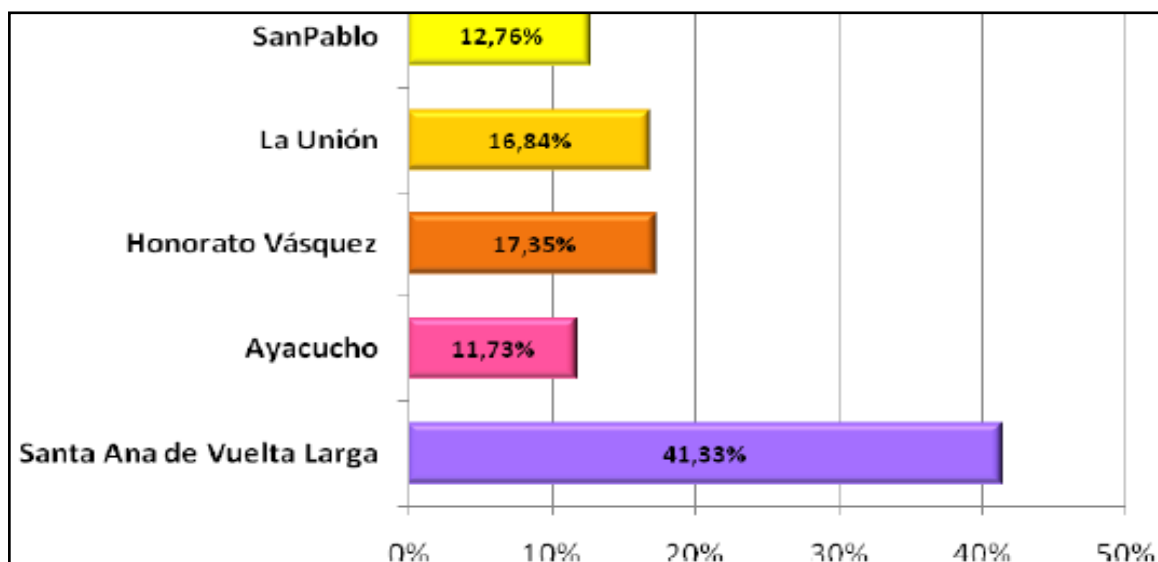


Gráfico No. 17. Porcentaje de establecimientos educativos por parroquia-Santa Ana. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 60.

f)-Salud: Observando en el PDOT⁴³ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se cita que “el estado de situación de la salud del cantón está determinado por el grado de incidencia de las morbilidades que se presentan en la población, generadas por el hábitat, situación social, económica y por el tipo de infraestructura y servicios instalados y prestados”. (p. 56).

Examinando estadísticas en el PDOT⁴⁴ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana, respecto a las enfermedades más comunes que le afectan, se referencia que:

Infecciones respiratorias agudas, infecciones de vías urinarias, síndrome febril, parasitosis 2, enfermedades diarreicas agudas, Pio dermatitis, etc. Los indicadores de morbilidad en el cantón es inalterable en el tiempo, predominando la constante de las Infecciones Respiratorias Agudas ((IRA), seguida en el orden de prioridad por la Parasitosis y las Enfermedades Diarreicas Agudas (EDA). (p. 57).

Continuando con el PDOT⁴⁵ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se transcribe que “en el cantón Santa Ana están instaladas 7 unidades de salud de primer nivel ubicados en

43 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

44 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

las distintas parroquias del cantón; 5 en el área rural y 2 en la urbana (...) estos servicios de salud realizan prevención, promoción, recuperación de salud, servicio odontológico, emergencia, etc. durante 8 horas diarias”. (p. 56).



Gráfico No. 18. Unidades de Salud-Santa Ana. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 56.

g)-Servicios básicos: Comparando en el PDOT⁴⁶ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se conoce que “la vivienda está conectada a servicios básicos para completar su hábitat satisfactorio, donde el elemento vital del agua es sustancial, aunque provenga de diversas fuentes y medios como se lo identifica en la siguiente tabla”. (p. 73).

Procedencia principal del agua recibida %	Cantonal	Santa Ana	Ayacucho	Honorato Vásquez	La Unión	San Pablo	Santa Ana Urbano	Santa Ana Rural
De red pública	40.77	61.41	50.68	19.84	0.69	4.85	97.34	26.05
De pozo	31.65	21.94	28.13	26.77	44.79	70.40	0.69	39.71
De río, vertiente, acequia o canal	24.44	10.72	20.36	53.10	53.98	24.00	0.60	30.64
De carro repartidor	2.36	4.85	0.36	-			0.73	2.79
Otro (Agua lluvia/albarrada)	0.78	1.08	0.47	0.29	0.55	0.75	0.64	0.81
TOTAL				100				

Gráfico No. 19. Procedencia principal de agua recibida en la vivienda. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 73.

45 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

46 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

Continuando con el PDOT⁴⁷ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se transcribe lo siguiente:

La conexión a la red pública con ciertos estándares de tratamiento es prioritaria en el área urbana y deficiente en el área rural; revirtiéndose la proveniente de pozo que es mayoritaria en el área rural, incluso en este escenario el río, vertiente o acequia sigue siendo importante; este cuadro demuestra la brecha urbana-rural y los déficit en dotación que es una competencia local. (p. 73).

Identificando las características con que el agua llega a la vivienda, hay un déficit tal como lo muestra la tabla siguiente:

Conexión de agua por tubería %	Cantonal	Santa Ana	Ayacucho	Honorato Vásquez	La Unión	San Pablo	Santa Ana Urbano	Santa Ana Rural
Por tubería dentro de la vivienda	30.41	41.05	42.50	15.93	5.21	10.37	73.36	19.23
Por tubería fuera de la vivienda pero dentro del edificio, lote o terreno.	20.54	25.22	26.82	9.37	12.35	12.12	20.89	20.45
Por tubería fuera del edificio, lote o terreno.	6.11	6.64	5.26	4.20	8.37	4.52	3.00	6.92
No recibe agua por tubería sino por otros medios.	42.94	27.09	25.42	70.50	74.07	72.99	2.75	53.40
TOTAL				100				

Gráfico No. 20. Conexión de agua por tubería. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 73.

De la anterior tabla se nota que las viviendas que no reciben agua son mayoritarias en el área rural a diferencia del sector urbano de Santa Ana. La disponibilidad de internet también es reducida en la instalación fija en las viviendas, tal como lo demuestra la siguiente tabla:

Disponibilidad de internet en la vivienda %	Cantonal	Santa Ana	Ayacucho	Honorato Vásquez	La Unión	San Pablo	Santa Ana Urbano	Santa Ana Rural
Si	2.38	3.85	1.86	0.73	0.34	0.91	7.66	0.99
No	97.62	96.15	98.14	99.27	99.66	99.09	92.64	99.01
TOTAL				100				

Gráfico No. 21. Disponibilidad de internet. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 80.

47 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

h)-Vialidad: Investigando en el PDOT⁴⁸ (2015-2019) del GAD del cantón Santa Ana se cita que “la infraestructura de vías de acceso a las viviendas es relevante, la que mide no solo el tipo de elementos constructivos viales, sino el grado de desarrollo de la jurisdicción”. (p. 79).

A continuación se lo muestra en la tabla:

Vía de acceso principal a la vivienda	Cantonal	Santa Ana	Ayacucho	Honorato Vásquez	La Unión	San Pablo	Santa Ana Urbano	Santa Ana Rural
Calle o carretera adoquinada, pavimentada o de concreto	26.32	38.71	27.13	11.14	8.51	9.08	72.96	15.06
Calle o carretera empedrada	15.20	16.84	12.96	16.51	15.14	10.22	10.36	16.37
Calle o carretera lastrada o de tierra	31.24	25.88	27.37	39.40	34.23	48.76	11.80	35.94
Camino, sendero, chaquiñán	25.95	16.77	32.54	31.08	41.31	30.87	4.35	31.17
Río /mar / lago	1.02	1.45	-	1.87	0.34	0.71	-	1.27
Otro	0.26	0.35	-	-	0.46	0.35	0.53	0.19
TOTAL				100				

Gráfico No. 22. Vías de acceso principal a la vivienda. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor, p. 79.

En la tabla anterior se aprecia cinco tipos de vías de acceso a las viviendas en todo el cantón, de la que se desprende que en el área urbana las carreteras de primer orden son significativas, y en las parroquias rurales las que tienen un mayor indicador son atravesadas por carreteras lastradas o de tierra.

3.1.5. Otros datos relevantes.

a)-Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana: En el cuadro que se presenta a continuación, se

48 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

expone el resultado del análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas identificadas en los cantones implicados del presente proyecto.

Cuadro 5.
Matriz de FODA.

	FACTORES INTERNOS.	FACTORES EXTERNOS.
FACTORES POSITIVOS.	F. Fortalezas.	O. Oportunidades.
	<ul style="list-style-type: none"> -Ingresos permanentes y no permanentes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, acogidos en las disposiciones legales del presupuesto general del Estado. - La ubicación de los cuatro cantones es relativamente cercana y se encuentran comunicados con vías de primer orden. -Los cuatro cantones aportan un valor cultural, comercial e histórico que realzan la actividad turística. -Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana disponen de servicios básicos. 	<ul style="list-style-type: none"> -Nueva ley solidaria de reactivación económica que beneficiaría las provincias afectadas tras el terremoto. -Opciones de financiamiento para el montaje de emprendimientos por parte de entidades gubernamentales y Organizaciones No Gubernamentales. -Ayuda humanitaria de organismos de índole nacional e internacional tras el terremoto, el 16 de abril ocurrido en el país. -Realización y ejecución de proyectos turísticos para la dinamización de la economía. -Consultoría y asesoramiento de otras instituciones públicas y privadas para la ejecución de proyectos.
FACTORES NEGATIVOS.	D. Debilidades.	A. Amenazas.
	<ul style="list-style-type: none"> -Pérdida de infraestructura hotelera, comercial y administrativa en algunas zonas afectadas tras el terremoto, el 16 de abril. -Talento humano con preparación académica no acorde al cargo ocupado por funcionarios de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, lo que genera una mala administración, falta de obras, falencias en la atención al usuario. -Número mayoritario de emprendimientos de naturaleza familiar que ofertan de manera empírica productos y servicios. -Deficiente organización interna en las diferentes asociaciones de artesanos en los cuatro cantones. 	<ul style="list-style-type: none"> -La actividad comercial y turística depende muchas veces de la estacionalidad para ofertar un determinado bien o servicio. -Desinformación de la población en temas culturales e históricos. -La globalización que genera la pérdida de culturas. -Inseguridad -Déficit financiero que impida la ejecución de proyectos que beneficien a los cantones. -Ocurrencia de desastres naturales como terremotos, maremotos e incendios.

Nota: Matriz de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

b)-Efectos tras terremoto del 16A: En el terremoto ocurrido el sábado 16 de abril del presente año en la República del Ecuador, analizando informaciones disponibles en el sitio

web Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional⁴⁹ (2016) se cita que se registró “a las 18h58, con una magnitud de 7.8, cuyo hipocentro se ubicó frente a Pedernales (Manabí) a 20 km de profundidad”. (párr. 1).

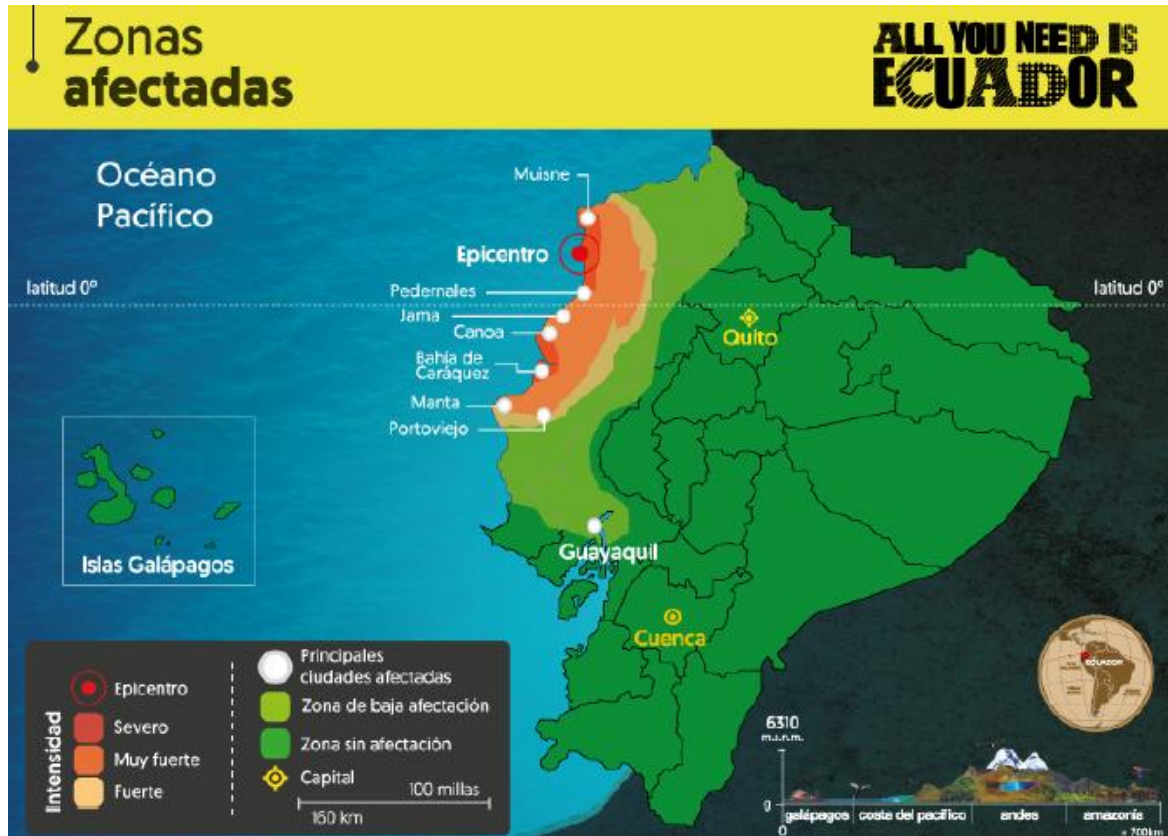


Gráfico No. 23. Zonas afectadas por el terremoto. Ministerio de Turismo. (2016). *La infraestructura, servicios y atractivos turísticos permanecen intactos y en pleno funcionamiento en la Amazonía, Los Andes, Islas Galápagos y partes de la Costa*. República del Ecuador: Autor.

Afectando mayormente la provincia de Manabí y la zona sur de la provincia de Esmeraldas. En cuanto a los efectos ocasionados por este fenómeno natural, a través del sitio web Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional⁵⁰ (2016) se transcribe lo siguiente:

49 Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional. (2016, mayo 6). Noticias: El Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional informa sobre los efectos causados por el terremoto. Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.igepn.edu.ec/servicios/noticias/1325-el-instituto-geofisico-de-la-escuela-politecnica-nacional-informa-sobre-los-efectos-causados-por-el-terremoto>[2016, mayo 16].

50 Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional. (2016, mayo 6). Noticias: El Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional informa sobre los efectos causados por el terremoto. Autor. [En línea],

En las zonas de San José de Chamanga y Pedernales se evaluó una intensidad máxima de 9 considerado como un sismo destructivo, mientras que en las ciudades y poblaciones costeras como Bahía de Caráquez, Jama y Canoa y las zonas centrales de Manta y Portoviejo, los daños en las edificaciones muestran una intensidad de 8, considerada como una zona que tiene daños severos. (párr. 4).

Además, añade que:

De igual forma en las provincias de Esmeraldas, Santa Elena, Guayas, Los Ríos y parte de Santo Domingo de los Tsáchilas, se determina una intensidad de 5 que representa a daños leves y se observan fisuras paredes de las edificaciones que no comprometen a la estabilidad de la estructura. En las provincias de la Sierra, la intensidad máxima de daño es 4 que indica que el sismo fue sentido ampliamente por la población sin que se registren daños. (Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional, 2016, párr. 5)⁵¹.

Tal como se referencia en la tabla a continuación:

LOCALIDAD	INTENSIDAD SÍSMICA	CATEGORÍA
San José de Chamanga y Pedernales	9	Sismo destructivo
Bahía de Caráquez, Jama y Canoa, centro de Manta y Portoviejo	8	Daños severos
Esmeraldas, Santa Elena, Guayas, Los Ríos y parte de Santo Domingo de los Tsáchilas	5	Daños leves
Provincias de la Sierra	4	No se observan daños de manera general

Gráfico No. 24. Tabla de intensidad del terremoto 16A Ecuador. Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional. (2016, mayo 6). *Noticias: El Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional informa sobre los efectos causados por el terremoto.* Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.igepn.edu.ec/servicios/noticias/1325-el-instituto-geofisico-de-la-escuela-politecnica-nacional-informa-sobre-los-efectos-causados-por-el-terremoto>[2016, mayo 16].

Los efectos a causa del movimiento telúrico tuvieron mayor incidencia en dos (Manta y Portoviejo) de los 4 cantones que intervienen en el presente trabajo de investigación con

Español. Disponible: <http://www.igepn.edu.ec/servicios/noticias/1325-el-instituto-geofisico-de-la-escuela-politecnica-nacional-informa-sobre-los-efectos-causados-por-el-terremoto>[2016, mayo 16].

⁵¹ Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional. (2016, mayo 6). *Noticias: El Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional informa sobre los efectos causados por el terremoto.* Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.igepn.edu.ec/servicios/noticias/1325-el-instituto-geofisico-de-la-escuela-politecnica-nacional-informa-sobre-los-efectos-causados-por-el-terremoto>[2016, mayo 16].

una “distribución de daños es muy heterogénea y concentrada en ciertas áreas de la urbe”. (Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional, 2016, párr. 6)⁵².

Por su parte, Santa Ana y Montecristi no se consideraron en ninguna de las categorías expuestas por el Instituto Geofísico por el bajo nivel de afectación que evidenciaron.

Sin embargo, investigando informaciones disponibles en el sitio web El Diario Manabita⁵³ (2016) se conoce en cuanto a la infraestructura de salud que “no hubo afectación (...) sólo en Honorato Vásquez de Santa Ana se agrietó el cerramiento de la parte trasera del centro de salud”. (párr. 24).

El cantón Montecristi presenta daños en uno de sus emblemas religiosos y turísticos, “la basílica de la Virgen de Monserrate sufrió severos daños”. (Ramírez, 2016, párr. 10)⁵⁴. En general, tanto en la ciudad de Santa Ana como en Montecristi se sufrió de agrietamientos de casas, caída parcial de paredes y balcones, efectos leves en comparación a los cantones Manta y Portoviejo.

3.2. Identificación, descripción y diagnóstico del problema.

La poca información histórica del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana es el argumento que orienta a la acción de esta investigación. Más aún, si en la actualidad se maneja una nueva mentalidad global en todo proceso de planificación con un enfoque turístico, donde se aprecia el valor intrínseco de la identidad de los pueblos.

52 Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional. (2016, mayo 6). Noticias: El Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional informa sobre los efectos causados por el terremoto. Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.igepn.edu.ec/servicios/noticias/1324-informe-sismico-especial-n-18-2016>[2016, mayo 16].

53 El Diario Manabita, (2016, mayo 1). Tres hospitales con serios daños tras el terremoto del 16A. Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/390244-tres-hospitales-con-serios-danos-tras-el-terremoto-del-16a/>[2016, mayo 16].

54 Ramírez D. (2016, Abril 17). Ascende número de muertos por terremoto en Ecuador. El Diario NYC. [En línea], Español. Disponible: <http://www.eldiariony.com2016/04/17/asciende-numero-de-muertos-por-terremoto-en-ecuador/>[2016, mayo 16].

Una de las razones por las que se genera este problema, es el desinterés latente en las actuales generaciones por adquirir conocimientos de carácter histórico. Por otro lado se cuenta con una limitada investigación en esta línea, que además no posee la difusión necesaria para generar datos de fácil acceso que contribuyan positivamente a la formación cultural de las personas.

Como última causa identificada se tiene la escasa implementación de proyectos históricos-culturales que se ven desplazados por otros de naturaleza turística, beneficiando económicamente al cantón pero olvidando de esta forma el aporte ancestral de nuestros antepasados.

Al no combatir el principal problema reconocido, se generarían efectos negativos a largo plazo como la pérdida de la memoria o epistemicidio, de esta acción también resultarían proyectos débiles y por ende un limitado desarrollo del turismo cultural.

El diseño técnico que se propone, busca generar el interés de la población manabita y concebir estudios en la línea de investigación que se plantea para dinamizar la economía local mediante el aumento de divisas que se generaría por la actividad turística.

3.3. Línea base del proyecto:

3.3.1. Aspecto social.

En cuanto a los aspectos sociales que se analizarán, tenemos los datos de la población manabita que se encuentra económicamente activa, además de la tasa de empleabilidad con las áreas en donde realizan sus labores respectivamente.

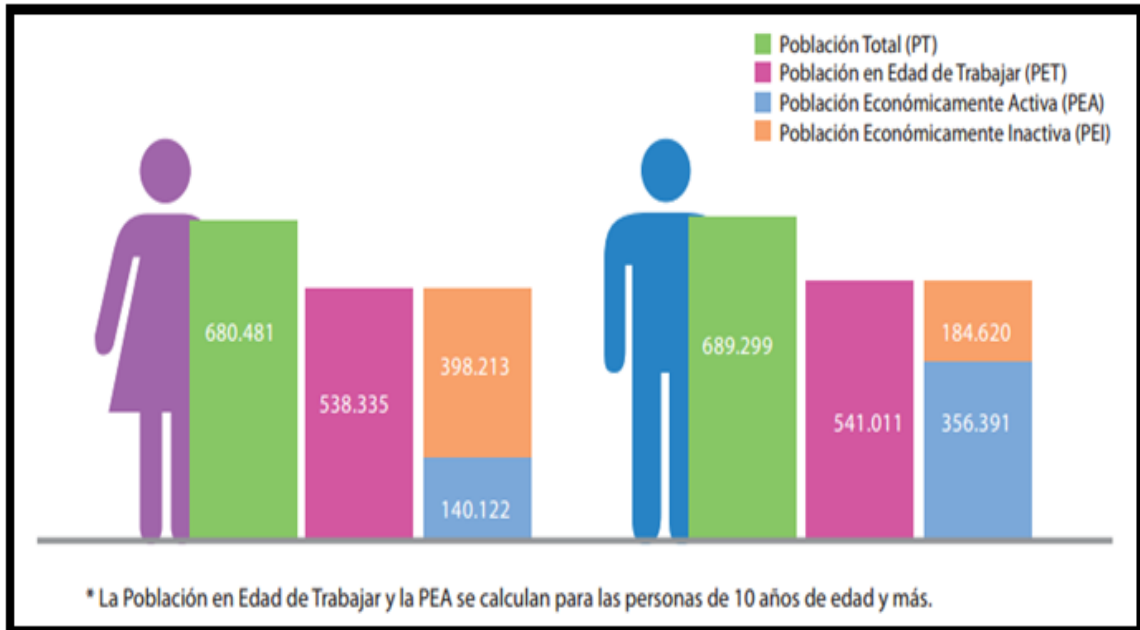


Gráfico No. 25. Estructura de la población económicamente activa en Manabí. Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Fascículo provincial de Manabí*. [Folleto]. Manabí, República del Ecuador: Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/manabi.pdf> [2016, julio 20].

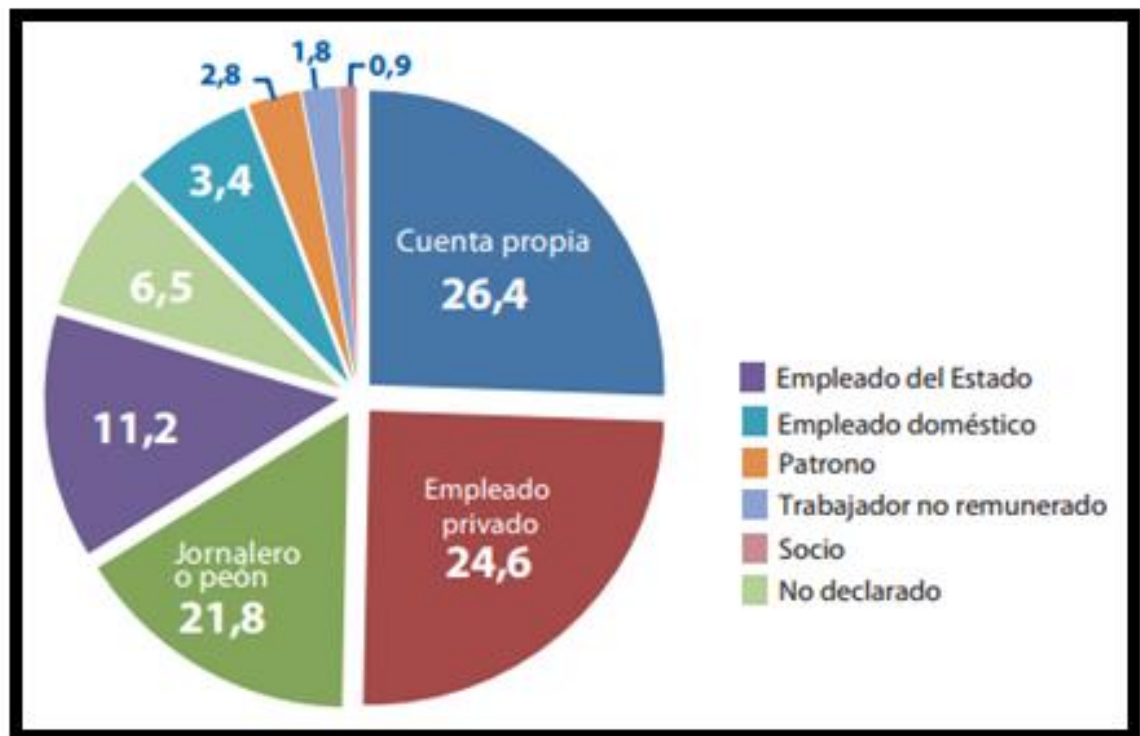


Gráfico No. 26. ¿En qué trabajan los manabitas? Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Fascículo provincial de Manabí*. [Folleto]. Manabí, República del Ecuador: Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/manabi.pdf> [2016, julio 20].

3.3.2. Aspecto económico.

La economía es un indicador que permite analizar la estabilidad financiera de las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas que se dedican ya sea a actividades encaminadas a la obtención de materia prima, comercialización e industrialización y servucción.

Leyendo los Resultados del Censo 2010 de población y vivienda en el Ecuador en su “Fascículo Provincial Manabí”⁵⁵ cita las actividades económicas a las que se dedican los manabitas.

Cuadro 6.
Actividades económicas en Manabí.

Actividades.	Población.	
	Hombres.	Mujeres.
	%	%
Ocupaciones elementales.*	32,6	22,1
Agricultores y caficultores calificados.	14,2	2,1
Oficiales, operarios y artesanos.	13,6	5,1
Trabajadores de los servicios y vendedores.	12,4	22,1
No declarado.	8,6	16,9
Operadores de instalaciones y maquinarias.	7,5	1,3
Personal de apoyo administrativo.	4,4	9,0
Profesionales, científicos e intelectuales.	3,0	15,4
Técnicos y profesionales del nivel medio.	2,0	3,7
Directores y gerentes.	1,6	2,3
Ocupaciones militares.	0,4	0,0

Nota: Actividades económicas en Manabí. (2010). Instituto Nacional de Estadística y Censos. *Resultados del Censo 2010 de población y vivienda en el Ecuador. Fascículo Provincial Manabí.* [Folleto]. Manabí, República del Ecuador: Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/manabi.pdf> [2016, julio 20].

El símbolo (*) ubicado al costado de la frase Ocupaciones elementales continuando con los Resultados del Censo 2010 de población y vivienda en el Ecuador en su “Fascículo

55 Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). Fascículo provincial de Manabí. [folleto]. Manabí, República del Ecuador.: Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/manabi.pdf> [2016, julio 20].

Provincial Manabí”⁵⁶ cita que “se refiere a limpiadores, asistentes domésticos, vendedores ambulantes, peones agropecuarios, pesqueros o de minería, etc.”. (p. 4).

De acuerdo a las encuestas realizadas por Mera y Villegas⁵⁷ (2016) se conoció que las actividades económicas que más destacan en los cantones inmersos en la ruta turística propuesta son las siguientes: “En Manta la pesca, en Santa Ana la agricultura, en Portoviejo el comercio y en Montecristi la elaboración de artesanías y comercio de igual forma”.

3.3.3. Aspecto ambiental.

El Ecuador es un país megadiverso, con características de flora y fauna que lo hacen distinguir entre el resto de países del mundo. Una idea de Mittermeier et al. (1997, 1998) leída en la página web Biocomercio Ecuador⁵⁸ (s/f) cita que “El país es considerado como uno de los 17 países megadiversos. Si se considera las cifras reportadas de especies registradas por unidad de área, en comparación con otros países, se concluye que el país es el más biodiverso del mundo”. (párr. 2).

Lamentablemente una idea de Dodson & Gentry, (1991); Gavilanes et al. (2000) leída en la obra de López⁵⁹ (2011) cita lo siguiente:

Los ecosistemas naturales de la costa ecuatoriana han sido severamente afectados por las actividades productivas (...) La expansión agrícola, una creciente población

56 Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). Fascículo provincial de Manabí. [folleto]. Manabí, República del Ecuador.: Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/manabi.pdf> [2016, julio 20].

57 Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). Encuesta realizada a los pobladores Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.

58 Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones y Ministerio de Ambiente. (s/f). *Biodiversidad en el Ecuador*. [En línea]. Consultado: [20, junio, 2016] Disponible en: <http://www.biocomercioecuador.ec/biocomercio-en-el-ecuador/biodiversidad-en-el-ecuador>

59 López, L. (2011). *Caracterización fisionómica y estructural de la flora existente en el sector la Encañonada del cerro Jaboncillo, Portoviejo – provincia de Manabí*. Tesis en manejo de recursos naturales renovables IV, Universidad Agraria del Ecuador, Guayaquil, República del Ecuador.

humana y el desarrollo de la infraestructura vial, contribuyeron en el proceso de destrucción de los bosques naturales que se iniciara en las provincias costeras del sur (...) alcanzó a mediados del siglo a Manabí. (p. 1).

En la provincia de Manabí y los cuatro cantones comprendidos en el presente proyecto, poseen una variedad de ecosistemas que influyen en el clima tropical seco o tropical húmedo que caracteriza a esta zona. Entre los ecosistemas más representativos de la zona se encuentran los siguientes:

Cuadro 7.

Matriz de resumen de los ecosistemas en los cantones involucrados. Parte 1.

Tipo de Ecosistemas.	Subtipo.
Terrestres.	Bosque seco caducifolio.
	Bosque seco semicaducifolio.
	Bosque húmedo.
	Bosque de transición entre el bosque seco tropical y el bosque húmedo.
	Matorral seco.
Acuáticos y marino costeros.	Aguas costeras.
	Arrecifes rocosos.
	Playas de arena.
	Playas mixtas (arena y roca).

Nota: Matriz de resumen de los ecosistemas en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Ministerio de Ambiente. (2009-2014). *Plan de manejo Refugio de Vida Silvestre Marino Costera Pacoche*. República del Ecuador: Autor. pp. 2 y 58.

Cuadro 8.

Matriz de resumen de los ecosistemas en los cantones involucrados. Parte 2.

Tipo de Ecosistemas.	Subtipo.
Terrestres.	Manglar.

Nota: Matriz de resumen de los ecosistemas en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. (2014). *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. República del Ecuador: Autor. p. 12.

Siendo el bosque seco, el ecosistema más abundante en estos cantones, continuando con la obra de López⁶⁰ (2011) se transcribe las especies de flora más representativas que habitan en este tipo de bosque.

⁶⁰ López, L. (2011). *Caracterización fisionómica y estructural de la flora existente en el sector la Encañonada del cerro Jaboncillo, Portoviejo – provincia de Manabí*. Tesis en manejo de recursos naturales renovables IV, Universidad Agraria del Ecuador, Guayaquil, República del Ecuador.

Cuadro 9.**Matriz de resumen de la flora en los ecosistemas de bosque seco.**

Nombre Común.	Familia.	Nombre Científico.	Usos.
Ceibo.	Bombacaceae	<i>Ceiba pentandra</i>	-El algodón de las semillas, llamado kapók, ha tenido muchos usos: aísla el sonido y el calor y es impermeable. -Se ha utilizado como relleno de colchones, salvavidas, almohadas, hieleras y en tapicería. -La madera es suave, absorbente y liviana y se usa para fabricar botes, ataúdes, bateas, cajas para empacar juguetes.
Jaile.	Bombacaceae	<i>Erytheca ruizii</i>	-Maderable. Madera muy usada para parquet. -En Manabí usado para hacer sapan, un tipo de sogá para amarrar costales.
Beldaco.	Bombacaceae	<i>Pseudobombax mille</i>	-Las semillas de esta especie son comestibles, aunque no se han utilizado ampliamente con este fin. -Antiguamente, el pelo de las semillas fue utilizado para la elaboración de almohadas. -Tiene uso maderable.
Chala.	Euphorbiaceae	<i>Croton rivinifolius</i>	-Solo usadas para leña y carbón artesanalmente. -Medicinalmente el látex que se extrae de la corteza, sirve para curar heridas en la piel.
Piñón.	Euphorbiaceae	<i>Jatropha curcas</i>	-Se emplea como laxante fuerte. -La madera y los frutos se pueden aprovechar en diversas aplicaciones incluyendo su aceite. -Las semillas contienen hasta un 50% de aceite de alta viscosidad, que se puede utilizar en la fabricación de velas y jabones, en la industria cosmética, como combustible para la iluminación y cocimiento. -Cultivada a menudo usada como poste vivo para cercas.
Moyuyo.	Boraginaceae	<i>Cordia lutea</i>	-Debido a la forma y apariencia frondosa de la planta esta es tolerada y en ciertas ocasiones sembrada en cercas vivas. -Las ramas son utilizadas para construir cercas con alambre y para confeccionar muebles rústicos.
Guayacán.	Bignonaceae	<i>Tabebuia chrisantha</i>	-La madera es pesada, dura y resistente, usada para parquet, construcción pesada y para cercos, sus hojas son usadas como forraje.
Palo Santo.	Burseraceae	<i>Bursera graveolens</i>	-La madera resinosa es utilizada con diversos propósitos curativos, su humo y su aceite es usado para curar el alma y el cuerpo de los enfermos. -Su aceite alivia el estrés y la tristeza y combate los hongos de la piel. -El humo de la combustión también es usado como repelente de mosquitos y contra las malas energías.
Barbasco.	Theophrastaceae	<i>Jacquinia pubescens</i>	-El fruto del barbasco contiene rotenona, que funciona como producto para atontar a los peces y facilitar su pesca. -Actualmente usado para "limpiar" piscinas de producción de camarón de peces competidores en las mismas.
Leucaena.	Mimosaceae	<i>Leucaena glabra</i>	-Se la utiliza como madera para estancas de

			cercas y para leña. -Las hojas son buen forraje para el ganado bovino si se mezcla con pastos.
Cascol.	Caesalpinaceae	<i>Caesalpinia papái</i>	-La madera es usada para hacer cartón y leña. -Las legumbres secas son usadas para obtener tintes. -El fruto como forraje para el ganado. -Las vainas son alimento para ardillas y pericos. -La vaina molida se usa para cicatrizar las heridas, sus semillas molidas son usadas para las caries, hervidas mediante gárgaras para las amígdalas.
Matapalo.	Moraceae	<i>Ficus trigonata</i>	-No declarado.

Nota: Matriz de resumen de la flora en los ecosistemas de bosque seco. López, L. (2011). *Caracterización fisionómica y estructural de la flora existente en el sector la Encañonada del cerro Jaboncillo, Portoviejo – provincia de Manabí*. Tesis en manejo de recursos naturales renovables IV, Universidad Agraria del Ecuador, Guayaquil, República del Ecuador. pp. 30-47.

3.3.4. Aspecto turístico.

La tipología de turismo más desarrollado en la provincia de Manabí “es el de sol y playa” (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo, 2008, p. 11)⁶¹, tal como es el caso de Manta y Portoviejo quienes cuentan con una extensión de mar en su jurisdicción territorial y es bien aprovechada por sus pobladores y disfrutada por los turistas.

Seguido, por el turismo “de naturaleza y a continuación el urbano y artesanal” (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo, 2008, p. 11)⁶², como es el caso de los cantones Montecristi y Santa Ana. Sin duda la mezcla perfecta de paisajes costeros y campestres con el trabajo manual de su gente.

61 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2008, febrero). *Proyecto el futuro ahora: Portoviejo 2020: Diagnóstico del sector turístico*. República del Ecuador: Autor.

62 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2008, febrero). *Diagnóstico del sector turístico. Proyecto el futuro ahora: Portoviejo 2020*. República del Ecuador: Autor.

A través de un inventario de atractivos se tiene el registro de datos de los atractivos turísticos⁶³ (2007-2008), en las siguientes tablas se presentan los atractivos tanto naturales como culturales inventariados por el Ministerio de Turismo-Coordinación Zonal 4-Manabí:

a)-Cantón Manta.

Cuadro 10.
Matriz de atractivos inventariados del cantón Manta.

Categoría.	Tipo.	Subtipo.	Nombre del atractivo.	Jerarquía.
Sitios Naturales.	Bosques.	Húmedo de garúa.	Bosque Pacoche.	II
	Ríos.	Cascada.	Cascada San Lorenzo.	II
	Costas o litorales.	Línea de costa.	Playa de Barbasquillo.	II
			Mirador El Faro.	II
		Playas.	Playa el Murciélago.	II
			Playa la Tiñosa.	II
			Playa Piedra Larga.	II
			Playa San Mateo.	II
			Playa Santa Marianita.	II
			Playa Tarqui y los Esteros.	II
Playa de Ligüiqui.			II	
Línea de costa.	Playas San Lorenzo-Las piñas-Río Cañas-Santa Rosa.	II		
Manifestaciones Culturales.	Históricas.	Museos.	Museo de Pacoche.	II
			Uinfotur - Museo histórico-etnográfico campesino.	III
		Zona arqueológica.	Zona arqueológica Loma de Ligüiqui-Pacoche.	II
	Realizaciones técnicas y científicas.	Obras técnicas.	Muelle del Puerto de Manta.	III
	Históricas.	Museos.	Museo del Banco Central.	III
		Arquitectura.	Sector de edificaciones antiguas.	III
	Acontecimientos programados.	Fiestas.	Fiestas del El Comercio (23-24 octubre).	II
	Históricas.	Arquitectura.	Iglesia La Dolorosa.	II
Etnográfica.	Artesanías.	Astillero de Manta.	II	
Realización artística contemporánea.	Teatro.	Festival de Teatro.	III	

Nota: Matriz de atractivos inventariados del cantón Manta. Ministerio de Turismo. (2007-2008). *Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008.* República del Ecuador: Autor.

63 Ministerio de Turismo. (2007-2008). *Registro de datos de los atractivos turísticos: Ficha para inventario de atractivos turísticos.* República del Ecuador: Autor.

b)-Cantón Montecristi.

Cuadro 11.
Matriz de atractivos inventariados del cantón Montecristi.

Categoría.	Tipo.	Subtipo.	Nombre del atractivo.	Jerarquía.
Naturales.	Bosques.	Bosque de garúa.	Cerro Montecristi.	II
	Históricos.	Etnográficos.	Centro turístico artesanal de agua medicinal - La Pila.	II
	Costas o litorales.	Isla continental.	Isla de la Plata.	III
		Playa.	Playa San José.	II
Culturales.	Histórico.	Museo.	Museo Eloy Alfaro.	III
	Etnográfica.	Artesanías.	Artesanías sombreros de paja toquilla.	III
			Artesanías La Pila.	III
		Creencias religiosas.	Fiestas de San Pedro y San Pablo.	III
			Santuario de la Virgen de Monserrate.	III

Nota: Matriz de atractivos inventariados del cantón Montecristi. Ministerio de Turismo. (2007-2008). *Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008.* República del Ecuador: Autor.

c)-Cantón Portoviejo.

Cuadro 12.
Matriz de atractivos inventariados del cantón Portoviejo.

Categoría.	Tipo.	Subtipo.	Nombre del atractivo.	Jerarquía
Naturales.	Ríos.	Cascada.	Cascada de Mancha Grande.	II
	Montaña.	Altas montañas.	Cerro de Hojas.	II
	Costas o litorales.	Estuario.	Estuario Río Portoviejo.	II
	Ambientes lacustres.	Laguna.	Laguna Encantada.	II
	Costas o litorales.	Playa.	Playa Crucita.	III
			Playa La Boca.	II
		Línea de costa.	Playas Las Gilces - Los Ranchos - Los Arenales.	II
Ríos	Cascada	Cascada del Cuchucho.	II	
Culturales	Acontecimientos programados	Fiesta religiosa	Celebración religiosa patrona Portoviejo.	III
	Etnografía	Gastronomía	Embutidos Calderón morcilla.	III
	Acontecimientos programados	Feria	Feria Universidades UTM.	III
		Fiesta cívica	Fiesta cívica Portoviejo.	III
	Etnografía	Tradiciones	Fiesta popular Revitalización Chigualos.	II

Realizaciones técnicas y científicas.	Jardín botánico.	Jardín botánico.	II
Históricas.	Museo.	Museo histórico Portoviejo, colecciones patrimoniales.	III
Realizaciones técnicas y científicas.	Parque ecológico.	Parque ecológico El Mamey.	II
Acontecimientos programados.	Fiesta.	Verbena Parque Central.	II
Históricas.	Zona arqueológica.	Zona arqueológica Cerro Jaboncillo.	II
Etnografía.	Creencias religiosas.	San Pedro y San Pablo Picoazá.	III
Realizaciones Artísticas contemporáneas.	Escultura.	Monumento Inti Raymi.	II
Realizaciones técnicas y científicas.	Obras técnicas.	Complejo deportivo la California.	II
Acontecimientos programados.	Eventos deportivos.	Vuelo libre en Crucita.	II
Realizaciones técnicas y científicas.	Obras técnicas.	Parque Eloy Alfaro.	II
Etnografía.	Artesanías.	Artesanías en algodón - hamacas - Río Chico.	II
Histórico.	Arquitectura religiosa.	Iglesia la Merced.	II
Realizaciones técnicas y científicas.	Obras técnicas.	Iglesia La Catedral.	III
		Parque central Vicente Amador Flor.	II

Nota: Matriz de atractivos inventariados del cantón Portoviejo. Ministerio de Turismo. (2007-2008). *Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008.* República del Ecuador: Autor.

d)-Cantón Santa Ana.

Cuadro 13.
Matriz de atractivos inventariados del cantón Santa Ana.

Categoría.	Tipo.	Subtipo.	Nombre del atractivo.	Jerarquía.
Naturales.	Ríos.	Remansos.	Puerto de agua dulce San Valentín.	II
		Salto de agua.	La poza azul.	II
	Ambiente lacustre.	Lagos.	Represa Poza Honda.	II
	Ríos.	Riberas.	Biocorredor turístico del río grande de Santa Ana.	II
		Cascadas.	Cascada Salto del Desgraciado.	II
Culturales.	Etnografía.	Comidas y bebidas típicas.	Trapiche las Uayjas.	II
	Realizaciones técnicas y científicas.	Obras técnicas.	Represa Poza Honda.	II

Nota: Matriz de atractivos inventariados del cantón Santa Ana. Ministerio de Turismo. (2007-2008). *Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008.* República del Ecuador: Autor.

Según el Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí⁶⁴ (2012) se tiene que se cuenta con un total de “83 establecimientos de alojamiento” distribuidos en los cantones Montecristi, Portoviejo y Santa Ana, más “97” según la Actualización del Catastro Turístico Manta⁶⁵ (2013).

Obteniéndose así un total de 180 establecimientos de alojamiento en los cuatro cantones, detallados a continuación:

Cuadro 14.
Matriz de establecimientos de alojamiento.

Cantones.	Tipo de establecimiento de alojamiento.	Categoría.					Plazas.	Total.	Total por cantón.
		Lujo.	Primera.	Segunda.	Tercera.	Cuarta.			
Manta.	Hotel.	2	6	5	9	1		23	97
	Hotel de residencia.				1	3		4	
	Hotel apartamento.		3	2				5	
	Hostal.		5	15	13			33	
	Hostal de residencia.		1	5	14	1		21	
	Hostería.		3	1	2			6	
	Pensión.			1	1			2	
	Cabaña.		1		1			2	
	Cabaña refugio albergue.			1				1	
Montecristi.	Hotel.			1			251	1	10
	Hostal.		1		1		131	2	
	Hostería.				2		84	2	
	Motel.			3			86	3	
	Pensión.				1		88	1	
	Cabaña.				1		18	1	
Portoviejo.	Hotel.		4	3	5		547	12	70
	Hotel de residencia.				2		138	2	

64 Ministerio de Turismo. (2012, mayo). *Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí*. República del Ecuador: Autor.

65 Dirección de Turismo Municipal del cantón Manta. (2013, junio). *Catastro Turístico Manta*. República del Ecuador: Autor.

	Hostal.			6	11		235	17	
	Hostal de residencia.			1	16			15	
	Hostería.			3	3		350	7	
	Motel.			1	11		388	12	
	Pensiones.				5		76	5	
Santa Ana.	Hostal.		1	1			63	2	3
	Hostería.				1		18	1	
Total.		2	25	49	100	5	2.473	180	

Nota: Matriz de establecimientos de alojamientos de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Ministerio de Turismo. (2012, mayo). *Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí*. República del Ecuador: Autor. Dirección de Turismo Municipal del cantón Manta. (2013, junio). *Catastro Turístico Manta*. República del Ecuador: Autor.

En cuanto a los establecimientos de alimentos y bebidas, se cuenta con “182” (Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí, 2012)⁶⁶ distribuidos en los cantones Montecristi, Portoviejo y Santa Ana, más “110” (Actualización del Catastro Turístico Manta, 2013)⁶⁷ en el cantón Manta.

Obteniendo así un total de 292 establecimientos de A&B, detallados a continuación:

Cuadro 15.
Matriz de establecimientos de restauración.

Cantones.	Tipo de establecimiento de restauración.	Categoría.					Plazas.	Total.	Total por cantón.
		Lujo.	1°	2°	3°	4°			
Manta.	Restaurante.		3	30	50	27		110	110
Montecristi.	Restaurante.				4		208	4	4
Portoviejo.	Restaurante.			17	93	42	6.896	152	172
	Cafetería.			1	3		80	4	
	Bar.				1		28	1	
	Fuente de Soda.				15		408	15	
Santa Ana.	Restaurante.				2	3	200	5	5
Total.		0	3	48	168	72	7820	291	

Nota: Matriz de establecimientos de restauración de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Ministerio de Turismo. (2007-2008). Ministerio de Turismo. (2012, mayo). *Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí*. República del Ecuador: Autor. Dirección de Turismo Municipal del cantón Manta. (2013, junio). *Catastro Turístico Manta*. República del Ecuador: Autor.

66 Ministerio de Turismo. (2012, mayo). *Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí*. República del Ecuador: Autor.

67 Dirección de Turismo Municipal del cantón Manta. (2013, junio). *Catastro Turístico Manta*. República del Ecuador: Autor.

Por su parte, las agencias de viaje, según el Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí⁶⁸ (2012) se identifica un total de 10 establecimientos en el cantón Portoviejo mientras que en Manta, Montecristi y Santa Ana no hay registro de ninguno.

Cuadro 16.
Matriz de agencias de viaje.

Categoría.	Nombre.	Propietario.	Representante legal.	Total.
Internacional.	COLTUR.	COLTUR S.A.	Macías Zambrano Marjorie.	7
	DELGADO TRAVEL.	DELGADO TRAVEL CIA. LTDA.	Delgado Alvarado Antonio.	
	MILJOHN TRAVEL.	MILJOHN TRAVEL S.A.	Vivero Navia María Cecilia.	
	PAKER MUNDO.	WAPAMUZA S.A.	Muñoz Zambrano Washington Patricio.	
	PORTOTURIS.	PORTOTURIS S.A.	Alarcón Zambrano Cesar A.	
	SAMITRAVEL.	SAMITRAVEL S.A.	López Pinargote Patricio Renán.	
	VENTURA TRAVEL.	VENTURATRAVEL CIA. LTDA.	Pía Caicedo María.	
Operadora.	MANABI TRAVEL.	MANABI TRAVEL S.A.	Manuel Saltos Zambrano.	1
Dual.	ECUADOR CEIBOS TOUR.	CEIBOS TOUR S.A.	Mendoza Vásquez Virginia.	1
Sin Categoría.	ALIVEL TRAVEL.	HUPIPE S.A.	Bardellini Mendoza Esthela Karina.	1
Total.				10

Nota: Matriz de establecimientos de restauración de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Ministerio de Turismo. (2012, mayo). *Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí*. República del Ecuador: Autor.

3.4. Identificación y cuantificación de la población objetivo.

La identificación y cuantificación de la población objeto del presente trabajo de investigación se la refleja a través de varias tablas cuantitativas donde se analiza la cifra poblacional, la edad promedio de los habitantes, los grupos étnicos que se identifican y cifras de discapacidad de la población involucrada.

⁶⁸ Ministerio de Turismo. (2012, mayo). *Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí*. República del Ecuador: Autor.

Cuadro 17.
Tabla de cifra poblacional oficial.

Número de cantones.	Cantones beneficiarios.	Indicadores.		Número total de la población objetivo.
		Hombres.	Mujeres.	
1	Manta.	111.403	115.074	226.477
2	Montecristi.	35.304	34.990	70.294
3	Portoviejo.	137.969	142.060	280.029
4	Santa Ana.	24.093	23.292	47.385
Total.		308.769	315.416	624.185

Nota: Cifras poblacionales oficiales correspondiente a los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Resultados censo de población. Cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.* [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

Cuadro 18.
Tabla de edad promedio.

Número de cantones.	Cantones beneficiarios.	Sectores.	Menor índice.		Mayor índice.	
			De 95 a 99 años.	De 100 años y más.	De 5 a 9 años.	De 10 a 14 años.
1	Manta.	Manta Urbano.	0	40	0	22.796
		Manta Rural.	5	0	0	395
		San Lorenzo.	0	1	0	362
		Santa Marianita.	1	0	304	0
2	Montecristi.	Montecristi Urbano.	0	1	5.476	0
		Montecristi Rural.	0	1	2.337	0
		La Pila.	5	0	250	0
3	Portoviejo.	Portoviejo Urbano.	0	35	0	21.620
		Portoviejo Rural.	0	2	0	1.840
		Abdón Calderón.	0	3	0	1.560
		Alajuela.	0	1	0	432
		Chirijos.	0	2	0	266
		Crucita.	10	0	1.613	0
		Pueblo Nuevo.	5	0	362	0
		Rio Chico.	0	1	0	1.240
San Plácido.	5	0	0	870		
4	Santa Ana.	Santa Ana Urbano.	0	2	0	1.048
		Santa Ana Rural.	0	2	0	1.377
		Ayacucho.	0	2	879	0
		Honorato Vásquez.	0	1	743	0
		La Unión.	0	1	846	0
		San Pablo.	0	1	700	0
Total.			26	96	13.510	53.806

Nota: Tabla de edad promedio correspondiente a los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Tabulados censales. Cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.* [En línea]. Consultado: [17, junio, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/informacion-censal-cantonal/>

Cuadro 19.
Tabla de grupos étnicos.

Número de cantones.	Cantones beneficiarios.	Sectores.	Grupos étnicos.					
			Indígena.	Afro Ecuatoriano.	Montubia	Mestiza.	Blanca.	Otro.
1	Manta.	Urbano.	460	16.919	15.209	166.509	17.181	1.275
		Rural.	19	694	1.182	6.441	504	84
2	Montecristi.	Urbano.	62	4.246	3.451	35.504	2.897	152
		Rural.	12	2.443	3.259	17.607	604	57
3	Portoviejo.	Urbano.	419	12.551	35.148	144.241	13.824	499
		Rural.	42	2.192	22.955	45.966	2.054	138
4	Santa Ana.	Urbano.	3	761	2.561	5.742	603	11
		Rural.	21	1.076	17.381	18.083	1.122	21
Total.			1.038	40.882	101.146	440.093	38.789	2.237

Nota: Tabla de grupos étnicos correspondiente a los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Tabulados censales. Cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.* [En línea]. Consultado: [17, junio, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/informacion-censal-cantonal/>

Cuadro 20.
Tabla de discapacidades.

Número de cantones.	Cantones beneficiarios.	Sectores.	Discapacidad.	
			Si.	No.
1	Manta.	Urbano.	1.137	8.656
		Rural.	60	310
2	Montecristi.	Urbano.	236	2.038
		Rural.	172	1.137
3	Portoviejo.	Urbano.	1.766	8.766
		Rural.	568	3.373
4	Santa Ana.	Urbano.	82	472
		Rural.	241	1.561
Total.			4.262	26.313

Nota: Tabla de discapacidades correspondiente a los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Tabulados censales. Cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.* [En línea]. Consultado: [17, junio, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/informacion-censal-cantonal/>

4. Justificación.

El presente trabajo tiene como objetivo la creación de una ruta turística donde se recorra los lugares más representativos, transitados en la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana y que a su vez sirva de herramienta para futuros estudios científicos o proyectos de esta índole.

De aquí parte la importancia de este trabajo de investigación, porque surge como una herramienta vital para el rescate de la memoria histórica-cultural mediante la generación de propuestas encaminadas al desarrollo turístico de la provincia. Considerando además, que la poca información histórica que se tiene de este tema no ha tenido mayor relevancia en la mente de las actuales generaciones.

De esta forma se busca solucionar los problemas identificados, puesto que a través de la elaboración de este proyecto se pretende obtener la información necesaria para generar un aprendizaje didáctico que despierte el interés no solo de personas entendidas en el tema, sino de la población en general.

Además, se ha ubicado el problema principal identificado, en un contexto que favorezca los tres ejes que promueven el turismo sustentable, tales como: el eje cultural, económico y social. Primero: la sinergia evidente entre lo cultural y económico provocará que el proyecto sea viable.

Segundo: la unión entre lo social y económico influirá en que exista un desarrollo equitativo, incrementaran plazas de empleo lo que contribuirá a una mejora en la economía de las familias y comunidades inmersas en el proyecto.

Tercero: la unión entre lo cultural y social será soportable es decir que se fomentará ese rescate cultural y el valor de la memoria histórica en las actúales y futuras generaciones. Y por último, la unión de estos tres ejes, promoverá un turismo y un atractivo sustentable que por sí mismo y con razones propias trascenderá en el tiempo.

En el presente proyecto técnico se utilizarán instrumentos de medición la observación, el transepto, la entrevista y la encuesta. Así mismo, se beneficiarán de manera directa los habitantes de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana e indirectamente la comunidad manabita y ecuatoriana.

5. Objetivos:

5.1. Objetivo general.

Promover la memoria histórica-cultural de la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana para el fortalecimiento de la actividad turística en la provincia de Manabí.

5.2. Objetivos específicos.

a)-Fundamentar la investigación en los ejes histórico, cultural y turístico para sustentar el diseño de la ruta turística memorial ferroviaria.

b)-Diseñar una ruta turística para la dinamización de la actividad socio económica de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.

c)-Crear un video de promoción que fusione la temática de la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana con los atractivos turísticos y culturales actuales para fomentar el desarrollo competitivo de la actividad turística en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.

6. Marco teórico:

6.1. Fundamentación filosófica.

6.1.1. Memoria cultural.

Analizando la obra de Ramos⁶⁹ (2012) se puede citar que: “Es necesidad hoy en día el estudio de la memoria cultural de los pueblos pues son recuerdos, objetivaciones con una gran carga de significado; elementos que identifican a una colectividad y forman parte de su identidad cultural”. (p. 1).

Es imprescindible el estudio de la cultura, no como algo individual sino desde una perspectiva colectiva. Sabiendo que en ella encontraremos la aportación de diversos individuos únicos y distintos que serán parte de lo que en un futuro conoceremos como memoria cultural, pudiendo decir que hay una sola memoria la colectiva en la cual está comprendida la memoria individual.

La relación que existe entre la memoria individual y la colectiva, sin embargo es estrecha, puesto que está claro que “la memoria individual no se encuentra completamente cerrada y aislada”. (Pérez, 2010, citado en Ramos, 2012, p. 2)⁷⁰.

En este sentido Pérez⁷¹, (2010, citado en Ramos, 2012) agrega que:

Un hombre para evocar su pasado tiene necesidad de apelar a los recuerdos de otros, se pone en relación con puntos de referencia que existen fuera de él y que son fijados por la sociedad. Aún más, el funcionamiento de la memoria individual no es posible sin los instrumentos que son las palabras y las ideas, que el individuo no ha inventado, y que son tomadas de su medio. (p. 2).

69 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/ccss/20/elra.html>

70 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/ccss/20/elra.html>

71 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/ccss/20/elra.html>

Adicionalmente, examinando la obra de Ramos⁷² (2012) se puede referenciar que:

Los estudios de la memoria cultural permiten conocer el pasado cultural de los pueblos. El análisis de los hechos culturales que llegan al presente está marcado por el significado que los individuos le otorgan; los cuales adquieren este significado en dependencia del espacio geográfico, de la fecha, del contexto, donde se desarrollen estos hechos. (p. 1).

En cuanto a las diferentes dimensiones que se presenten alrededor de la memoria cultural, estudiando la obra de Medina y Escalona⁷³ (2012) se puede exponer que ellas “permiten la comprensión de la memoria cultural conformadas por las identidades de los pueblos, mediante fiestas, ceremonias, ritos, interacciones sociales, costumbres, hábitos, tradiciones, valores, convicciones, asociados de una representación colectiva perdurable ante el paso de los tiempos”. (p. 1).

De lo antes citado nace la importancia del estudio de la identidad como un fenómeno innato propio de la humanidad. Además es inevitable hacer hincapié en el deseo de preservar el patrimonio tangible e intangible como una huella que se transmitirá a las futuras generaciones.

Considerando la obra de Pereiro, (2003, citado en Medina y Escalona, 2012)⁷⁴ se puede conocer que la memoria cultural es vista como:

Un terreno de lucha por la construcción de identidades e identificaciones las cuales consolida y fortalece, su ausencia la fragmenta y la debilita. El ejercicio de recordar no es sólo un acto individual, sino que es también un proceso colectivo (...) Del pasado recordamos sólo partes, registradas en la memoria. La gente recuerda aprendiendo del pasado que vivió y vive en memorias colectivas. (p. 3).

72 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

73 Medina, M., y Escalona, A. (2012, enero). La memoria cultural como símbolo social de preservación identitaria. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.15. Consultado el 06 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/17/elra.html>

74 Medina, M., y Escalona, A. (2012, enero). La memoria cultural como símbolo social de preservación identitaria. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.15. Consultado el 06 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/17/elra.html>

Continuando con la obra de Pérez⁷⁵, (2010, citado en Ramos, 2012) se puede saber que:

La memoria cultural es el relato que los miembros de un grupo social comparten sobre su pasado y en el que los marcos sociales adquieren una dimensión significativa. Es construcción y afirmación de identidad. Esta puede encontrarse en crónicas históricas, documentos de época, monumentos, edificios y lugares conmemorativos. (p. 2).

Al mismo tiempo, observando la obra de Medina y Escalona⁷⁶ (2012) se puede transcribir que:

La memoria cultural actúa como mecanismo de representación social y transmisión axiológica, procesos que articulan la significación de fenómenos que influyen en la trascendencia o no de valores o conocimientos que transgeneracionalmente se comparten por los diversos actores sociales que confluyen en las prácticas sociales. (p. 1).

Con lo antes expuesto es irrefutable que en la memoria cultural no se puede dejar de nombrar dos aspectos claves: primero la identidad y por otro lado la cultura como fenómeno social. Comparando la obra de Ramos⁷⁷ (2012) se puede citar que: “La identidad pasa a desempeñar el papel de una brújula que posiciona al grupo y sus miembros en mapas cognitivos (u horizontes) colectivamente contruidos”. (p. 3).

Razonando la obra de Ramos⁷⁸ (2012) se puede exponer que: “Memoria se declara como el sistema de relaciones sociales que enmarca no solo, la formación de una estructura colectiva, sino que se respalda en las relaciones sujeto – experiencia”. (p. 3). Lo que permite deducir que existen más recuerdos significativos en el ámbito grupal.

75 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

76 Medina, M., y Escalona, A. (2012, enero). La memoria cultural como símbolo social de preservación identitaria. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.15. Consultado el 06 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/17/elra.html>

77 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

78 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

6.1.2. Memoria histórica.

Analizando la obra de Ramos⁷⁹ (2012) se puede citar que “tanto la memoria como la historia juegan un papel primordial a la hora de rescatar el pasado de los pueblos”. (p. 3).

En este sentido, examinando la obra de Ramos⁸⁰ (2012) se puede referenciar que:

Es sabido que la historia reconstruye los hechos pasados descubriendo en cierto sentido su significado pero en muchas ocasiones esto no se logra, por lo que es necesaria la memoria cultural como alternativa para el redescubrimiento de los hechos pasados. (pp. 3 y 4).

Estudiando la obra de Medina y Escalona⁸¹ (2012) se puede exponer por memoria histórica que es “la serie de hechos cuyo recuerdo conserva la historia nacional, no es ella sino sus marcos, lo que representa el aspecto esencial de lo que se denomina la memoria cultural”. (p. 2).

Entendiéndose así, “que la memoria histórica y la memoria cultural deben complementarse para lograr reconstruir los hechos y sucesos del pasado más objetivamente”. (Ramos, 2012, p. 4)⁸².

Considerando la obra de López⁸³ (2010) se puede conocer que “la memoria histórica: es una memoria prestada, aprendida, escrita, pragmática, larga y unificada”. (p. 20).

79 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

80 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

81 Medina, M., y Escalona, A. (2012, enero). La memoria cultural como símbolo social de preservación identitaria. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.15. Consultado el 06 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/17/elra.html>

82 Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

83 López, B. (2010). *Las verbenas en las tunas: Su papel en la formación de la memoria histórica de la región en el siglo XX*. Tesis en opción al título académico de maestría en desarrollo cultural comunitario, Universidad Vladimir Ilich Lenin, Las Tunas, Cuba.

6.1.3. Ruta turística.

a)-Definición: Analizando informaciones disponibles en el sitio web Enoturismo 2.0., una publicación de Mera⁸⁴ (s.f.): “En definitiva, una ruta turística es la suma de valores simbólicos del territorio vinculados con la cultura, la tradición y el patrimonio”. (párr. 2).

Por otra parte estudiando una idea de Chan (1996) leída en una publicación de Ríos y Rubilar⁸⁵ (2006) se puede referenciar que “la ruta turística es una propuesta estandarizada de lugares y actividades a realizar en una zona bajo régimen, tiempos y duración de visitas flexibles”. (p. 1).

Continuando con la obra de Rodríguez⁸⁶ (2010) señala que “se considera como ruta turística un itinerario seguido a partir de un sitio de partida en una determinada dirección, para recorrer un espacio que tiene un sitio final o una llegada, lo que le permitirá percibir una experiencia de viaje”. (p. 11).

Esta idea es parecida a la definición que da DTS Consultores⁸⁷ (2007) en su estudio donde cita que la ruta turística es:

Un itinerario o recorrido temático propio de una comunidad o área geográfica, que permite el conocimiento de sus valores y atractivos más particulares, capaz de atraer visitantes y motivar su desplazamiento a lo largo de ella, visitando los

84 Mera, C. (s.f.). *Como crear una ruta turística*. Enoturismo 2.0. [En línea]. Consultado: [29, abril, 2016] Disponible en: <http://www.carlesmera.com/2014/04/como-crear-una-ruta-turistica.html>

85 Ríos, N. & Rubilar, N. (2006). *Diseño y comercialización de la ruta de la ecoaventura, Ensenada, Chile*. Tesis para optar al título de: Administrador de Empresas de Turismo, Universidad Austral de Chile facultad de ciencias económicas y administrativas escuela de turismo, Valdivia, República de Chile.

86 Rodríguez, M. (2010). *Diseño de una ruta turística de interpretación cultural para la promoción y el desarrollo local de la etnia aborigen Warao en el Estado Delta Amacuro, Venezuela*. Tesis presentada en opción al título de Máster en Gestión Turística, Universidad de la Habana Facultad de turismo, La Habana, República de Cuba. Colegio Universitario de Caracas, Caracas, República Bolivariana de Venezuela.

87 DTS Consultores Ltda. Turismo, Sostenibilidad, Proyectos. (2007). *Identificación y Puesta en Valor de Rutas Turísticas para la Región de Coquimbo*. [En línea]. Consultado: [4, mayo, 2016] Disponible en: <http://astroturismochile.cl/wp-content/uploads/2015/01/Identificaci%C3%B3n-y-puesta-en-valor-de-rutas-tur%C3%ADsticas-para-la-Regi%C3%B3n-de-Coquimbo-2007-DTS-Consultores.pdf>

atractivos, realizando actividades y utilizando los servicios que han sido habilitados con ese objeto. (p. 13).

Leyendo otros autores, Hernández⁸⁸ (2011) concluye lo siguiente:

Al igual que las guías que orientan la visita en las ciudades, las rutas pretenden conducir las actividades resaltando qué es lo que merece la pena conocerse del nuevo territorio turístico. Para ello son construidas narrativas que reelaboran e incluso generan nuevas imágenes y significados de los lugares, subrayando determinados aspectos considerados sugestivos aun cuando puedan ser del todo ajenos a las poblaciones que habitan dichos entornos. (p. 226).

b)-Características: Indagando en la obra de Chan⁸⁹ (2005) se puede exponer que:

Entre sus principales características se encuentran: la facilitación del encuentro entre el visitante y el medio y la sensación de libertad que tiene el turista para moverse en un determinado destino (...) Una ruta turística puede comercializarse organizándola a modo de paquete turístico. (p. 18).

Acotando a esta información una idea de Pulido (2006) leída en un artículo de Conde y colaboradores⁹⁰ (2014) menciona algunas particularidades que ha de poseer la ruta turística perfecta:

- Se adapta a las variables funcionales de su demanda objetiva.
- Alimenta las diferentes motivaciones de su demanda objetiva, individual o en grupo.
- Genera una experiencia emocional de alta intensidad.
- Incorpora un ocio creativo, enriquecedor, participativo.
- Permite disponer de alternativas: a inclemencias climatológicas, a inaccesibilidad de determinados recursos.
- Tiene una imagen atractiva y fácil de recordar.
- Garantiza la respuesta a leves variaciones estacionales en sus prestaciones.
- Se puede contratar, comenzar y abandonar en diversos puntos clave la propia ruta.
- Ofrece servicios específicos para viajeros individuales y en grupos pequeños de alta rentabilidad. (párr. 5).

88 Hernández J. (2011, abril). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. *Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. VIX--Nº 2. Consultado el 11 de abril, 2016. En: <http://www.pasosonline.org/articulos/468-92>

89 Chan, N. (2005). *Circuitos Turísticos – Programación y Cotización*. (3ª ed.) Buenos Aires. Argentina: Ediciones Turísticas

90 Conde, E., Schmidt, N., y Covarrubias, R. (2014, diciembre). La Ruta del Café Comala: una opción para diversificar la actividad turística, *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*.17. [En línea] Consultado: (2016, mayo 30) Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/turydes/17/cafe-comala.html>

Entonces si asociamos las rutas turísticas al término de producto turístico como lo indica esta autora se puede añadir que los elementos fundamentales de un producto turístico son: “atractivos (generan la atracción del lugar), facilidades (permite la permanencia) y el acceso (permite el desplazamiento al lugar)”. (Acerenza, 1990, citado en Conde y colaboradores, 2014)⁹¹.

Estos factores son de vital importancia para la satisfacción del turista y el cumplimiento de sus expectativas.

c)-Tipos de rutas turísticas:

A)-Rutas Gastronómicas: Según un pensamiento de Barrera (1999) analizado en una publicación de Ríos y Rubilar⁹² (2006):

Una Ruta Gastronómica es un itinerario que permite reconocer y disfrutar de forma organizada el proceso productivo agropecuario, industrial y la degustación de la cocina regional, a su vez las Rutas Gastronómicas se organizan en torno a un producto clave que caracteriza la ruta y le otorga su nombre. (p. 6).

B)-Rutas temáticas e interpretativas: Leyendo el trabajo investigativo de Ríos y Rubilar⁹³ (2006) se puede citar que:

Las rutas temáticas son recorridos que conectan puntos relacionados, ya sea de carácter histórico, social o artístico. Generalmente las rutas tienen algún tipo de señalización y básicamente están pensadas para realizarse a pie. Generalmente forman parte de la red de equipamientos recreativos de los espacios naturales protegidos o de otros lugares destinados a la divulgación de patrimonio (...) Supone un contacto directo entre el público y el recurso que se desea revelar, además es

91 Conde, E., Schmidt, N., y Covarrubias, R. (2014, diciembre). La Ruta del Café Comala: una opción para diversificar la actividad turística, *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*.17. [En línea] Consultado: (2016, mayo 30) Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/turydes/17/cafe-comala.html>

92 Ríos, N. & Rubilar, N. (2006). *Diseño y comercialización de la ruta de la ecoaventura, Ensenada, Chile*. Tesis para optar al título de: Administrador de Empresas de Turismo, Universidad Austral de Chile facultad de ciencias económicas y administrativas escuela de turismo, Valdivia, República de Chile.

93 Ríos, N. & Rubilar, N. (2006). *Diseño y comercialización de la ruta de la ecoaventura, Ensenada, Chile*. Tesis para optar al título de: Administrador de Empresas de Turismo, Universidad Austral de Chile facultad de ciencias económicas y administrativas escuela de turismo, Valdivia, República de Chile.

considerado como el método ideal para realizar interpretación sobre todo si es guiado. (p. 2).

d)-Circuitos turísticos: Otro punto clave a analizar dentro de este trabajo es el circuito turístico, pues se pueden realizar circuitos que involucren la ruta. Según Chan⁹⁴ (2005) la definición de este término es la siguiente:

El circuito es la base para la producción de visitas guiadas, rutas y paquetes turísticos. Desde el programa simple –como puede ser una visita guiada a un museo- hasta los complejos paquetes temáticos o especializados brinda el armazón físico sobre el cual se van a ir incorporando servicios y actividades. (p. 93).

Por otra parte leyendo la obra de Vaca y Ortiz⁹⁵ (2009), se cita que un circuito turístico “es la suma de varios corredores que unen los servicios y productos de un destino turístico con otro(s) destino(s); para el beneficio de las zonas turísticas y para quienes disfrutan del turismo”. (p. 3).

Vale enfatizar entonces, que el circuito será ese nexo o hilo conductor para que el turista conozca todos los atractivos naturales y culturales inmersos en una ruta, además de los servicios que pueda disfrutar dentro de la planta turística de una determinada región o localidad.

En concordancia con lo anteriormente expuesto y continuando con la obra de Chan⁹⁶ (2005) en cuanto a la elaboración de un circuito se transcriben los siguientes elementos “un espacio concreto, un patrimonio natural o cultural, una temática, cuando el circuito sea de tipo especializado, la capacidad de innovación”. (p. 93).

94 Chan, N. (2005). *Circuitos Turísticos – Programación y Cotización*. (3ª ed.) Buenos Aires. Argentina: Ediciones Turísticas

95 Vaca, M. & Ortiz, S. (2009). *Circuito turístico Guayaquil–Salinas–Puerto Cayo*. Tesis para optar al título de Licenciatura en turismo, Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, República del Ecuador.

96 Chan, N. (2005). *Circuitos Turísticos – Programación y Cotización*. (3ª ed.) Buenos Aires. Argentina: Ediciones Turísticas

e)-Diseño de una ruta: Una vez que se ha especificado la definición, características y tipos de rutas turísticas es necesario incluir a esta investigación los detalles de cómo se elabora dicho producto turístico. Mera⁹⁷ (s.f.) menciona once pasos imprescindibles para el diseño de una ruta turística del siglo XXI:

1. Realizar un inventario de los recursos turísticos del territorio.
2. Georeferenciar los recursos mediante un sistema de información geográfica.
3. Evaluar in situ las condiciones de mantenimiento y conservación del recurso y elaborar un dossier fotográfico de dichos recursos.
4. Catalogar y ordenar la información obtenida de los recursos turísticos.
5. En base al inventario de los recursos, y las potencialidades identificadas, se realizará una propuesta de actuación. Buscando un eje temático, alrededor del cual vamos a vertebrar la ruta.
6. Documentarse en torno al tema del que queremos hablar; analizar las diferentes fuentes de información vinculadas con ese tema, tanto a nivel académico como a nivel de conocimiento local.
7. Decidir cuáles serán los principales recursos y actores a partir de los que articularemos la ruta.
8. Escoger cuáles serán los recursos complementarios.
9. Definir y conceptualizar la ruta, a partir del eje vertebrador que hayamos seleccionado; es decir, vamos a describir la ruta, definir cuáles van a ser los objetivos por los cuales se ha creado, enumerar cuáles van a ser los Recursos y los actores seleccionados y porque motivo.
10. Definir formato y los soportes que vamos a utilizar: qué tipo de lenguaje escrito utilizaremos, cómo será el lenguaje visual, el logotipo, las fotografías y las ilustraciones... qué grafismo utilizaremos? Fuente, tamaño formato de documento, cómo vamos a articular la creación de contenidos, en cuántos idiomas...
11. Almacenar toda la información recogida e implementarla en los diferentes soportes escogidos para su difusión. (párr. 5).

f)-Itinerario: Teniendo en cuenta que las rutas turísticas “son una modalidad de los productos turísticos que basados en un itinerario previo, facilita la orientación del pasajero en el destino”. (Chan, 1996, citado en Ríos, 2006, p. 1)⁹⁸, se ha decidido incluir la definición de itinerarios turísticos.

97 Mera, C. (s.f.). *Como crear una ruta turística*. Enoturismo 2.0. [En línea]. Consultado: [29, abril, 2016] Disponible en: <http://www.carlesmera.com/2014/04/como-crear-una-ruta-turistica.html>

98 Ríos, N. & Rubilar, N. (2006). *Diseño y comercialización de la ruta de la ecoaventura, Ensenada, Chile*. Tesis para optar al título de: Administrador de Empresas de Turismo, Universidad Austral de Chile facultad de ciencias económicas y administrativas escuela de turismo, Valdivia, República de Chile.

Además siguiendo con este artículo se transcribe que:

Los itinerarios tienen un punto de partida y un punto final. La distancia entre estos dos puntos tiene dos componentes esenciales: el recorrido y el tiempo empleado. Es durante el recorrido que se articula un relato que explica una historia. En el caso de los itinerarios esta historia hace referencia a los diferentes elementos patrimoniales, tanto los de carácter físico que se visitan, como a aquellos que son intangibles (...) La combinación de estas dos variables, recorrido y tiempo empleado, tiene que garantizar el mantenimiento del interés en el relato por parte del participante durante todo el itinerario. (Saladié y colaboradores, 2013, p. 121)⁹⁹.

6.1.4. Turismo cultural y patrimonial.

Desde tiempos remotos una de las motivaciones de viaje han sido las visitas culturales, y en la actualidad el concepto y aplicación del turismo cultural nace unido o está estrechamente relacionado con el patrimonio. Leyendo en la obra de Morère y Perelló¹⁰⁰ (2013) se cita que: “El turismo cultural actual pues nace unido al Patrimonio”. (p. 20).

Una declaratoria de la UNESCO (1976) leída en la obra de Morère y Perelló¹⁰¹ (2013) menciona que:

El Turismo Cultural es aquella forma de Turismo que tiene por objeto, entre otros fines, el conocimiento de monumentos y sitios histórico-artísticos. Ejerce un efecto realmente positivo sobre éstos en tanto en cuanto contribuye -para satisfacer sus propios fines- a su mantenimiento y protección. Esta forma de Turismo justifica, de hecho, los esfuerzos que tal mantenimiento y protección exigen de la comunidad humana, debido a los beneficios socio-culturales y económicos que comporta para toda población implicada. (Carta del ICOMOS adoptada en Bruselas en 1976, citado en Morère y Perelló, 2013).

⁹⁹Saladié, O., Salvat, J., Anton, S. (2013, enero-junio). Grupo de investigación de análisis territorial y estudios turísticos, departamento de Geografía: Universitat Rovira i Virgili. *Diseño de un itinerario turístico en Tivissa a partir de la estación meteorológica*. Investigaciones Geográficas. 59. pp. 119 – 133.

¹⁰⁰Morère, N. y Perelló, O. (2013). *Turismo cultural: Patrimonio, museos y empleabilidad*. Madrid, España: Escuela de Organización Industrial, EOI.

¹⁰¹Morère, N. y Perelló, O. (2013). *Turismo cultural: Patrimonio, museos y empleabilidad*. Madrid, España: Escuela de Organización Industrial, EOI.

6.1.5. Gestión turística local.

Analizando el artículo de Velasco¹⁰² (2009) se conoce que “la gestión turística del patrimonio cultural podría definirse como la aplicación de conocimientos específicos para la conversión de bienes de patrimonio cultural en recursos turísticos”. (p. 238).

6.1.6. Desarrollo turístico.

Analizando una idea de Viñals (2002) leída en una publicación de Benites¹⁰³ (2012) se cita lo siguiente:

El desarrollo de un lugar se debe considerar no la afluencia turística de visitantes sino el bienestar generado por la actividad turística, es decir el número de óptimo de visitantes de acuerdo a los recursos ambientales de la zona, la capacidad de la población local de organizar y orientar el desarrollo turístico y la definición de productos y servicios que se adapten a la cualificación de las necesidades de la población local, que ha de ser la máxima beneficiaria del proceso turístico, considerando además los intereses de generaciones futuras. (párr. 12).

Son algunos los factores determinantes que influyen en el desarrollo turístico, tales como:

- Infraestructuras y servicios generales: accesibilidad, tráfico, transporte público, abastecimiento de agua, limpieza y recogida de basuras, alumbrado público, asistencia sanitaria, seguridad ciudadana, etc.
- Aspectos relacionados con el medio ambiente: saturación del destino, conservación medioambiental del entorno, contaminación acústica, etc.
- Equipamiento recreativo, cultural y de servicios turísticos, áreas recreativas, oferta comercial, oferta cultural, y de ocio, profesionalidad de los trabajadores del sector turístico y gestión turística. (Benites, 2012, citado en Viñals, 2002)¹⁰⁴.

Por otra parte, Ávila, (2002, citado en Benites, 2012, párr. 14)¹⁰⁵ toma en cuenta no sólo el territorio, sino que considera también a la población como otro aspecto clave en el desarrollo turístico, involucrando: “La protección, conservación del medio ambiente y

102 Velasco, M. (2009, abril 23). Centro de Estudios Superiores Felipe II. Universidad Complutense de Madrid. *Gestión turística del patrimonio cultural: enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural*. Cuadernos de Turismo. 23. pp. 237-253.

103 Benites M. (2012, junio). Factores determinantes del desarrollo turístico del distrito de Yura. *TURyDES*.12. Consultado el 18 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/12/mbc2.html>

104 Benites M. (2012, junio). Factores determinantes del desarrollo turístico del distrito de Yura. *TURyDES*.12. Consultado el 18 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/12/mbc2.html>

105 Benites M. (2012, junio). Factores determinantes del desarrollo turístico del distrito de Yura. *TURyDES*.12. Consultado el 18 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/12/mbc2.html>

cultura, el desarrollo y valoración del patrimonio, el crecimiento y la consolidación económica y la calidad de vida de los habitantes”.

Sería coherente considerar ambos enfoques, puesto que para el desarrollo de la actividad turística es ineludible analizar tanto los aspectos territoriales y del visitante además de la población anfitriona. Mientras más puntos de vistas se examinen el logro de la sostenibilidad del turismo será más alcanzable.

La OMT, (2004, citado en Benites, 2012, párr. 16)¹⁰⁶ por su lado “publicó una guía de indicadores para evaluar el desarrollo sustentable de un lugar”, que sin lugar a dudas contribuirá al desarrollo turístico, siendo el turismo la base en la economía de un país.

6.1.7. Turismo comunitario.

Investigando el artículo de Castillo y colaboradores (2013)¹⁰⁷ sobre el turismo comunitario, se citan diversas definiciones de varios autores:

- Un tipo de turismo gestionado por y para la comunidad local (...) (France, 1997).
- Mathieson y Wall (2006) se refieren al hablar de turismo comunitario a la mejora del nivel local, así como su mejora en la participación y planificación del proceso de desarrollo turístico (...).
- En cualquier caso, el desarrollo turístico debe de contemplar y respetar la necesidades locales y sus formas de vida para evitar fricciones asociados con la cultura local (Shaw y William, 2004). (pp. 4-6).

Al referirse al turismo comunitario se abarcan varios aspectos, tales como: “la cultura, el medio ambiente, formas tradicionales de actividad económica (agroturismo, turismo minero, etc.) gastronomía, artesanía y demás valores de los que no se puede despojar a sus

106 Benites M. (2012, junio). Factores determinantes del desarrollo turístico del distrito de Yura. *TURyDES*.12. Consultado el 18 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/12/mbc2.html>

107 Castillo, A. M., Osuna, M., y López, T. (2013, diciembre). Turismo comunitario: análisis de la demanda en Santiago (Cabo Verde). *TURyDES*, 15, 1-27.

titulares por ser parte de su forma de vida o idiosincrasia”. (Castillo y colaboradores, 2013, p. 2)¹⁰⁸.

Son muchos los beneficios que se generan a través del turismo en las comunidades. “El turismo comunitario, basado en la gestión y planificación del mismo por parte de la comunidad es visto como una fórmula de desarrollo endógeno que puede reducir la pobreza en determinadas áreas”. (Castillo y colaboradores, 2013, p. 1)¹⁰⁹.

Promover el turismo comunitario influye en gran manera en el desarrollo turístico. Puesto que “el primer paso para lograr un desarrollo turístico es proveer experiencias auténticas a los visitantes y turistas. Las personas a cargo de proveer este tipo de experiencia son los habitantes del destino”. (Basurto y colaboradores, 2015, párr. 22)¹¹⁰.

Por esta razón, la comunidad debe identificar los beneficios e involucrarse en los esfuerzos para la preservación del medio en el que se desenvuelven, mantener su identidad y por supuesto ver al turismo como una potencial actividad.

6.1.8. Promoción turística.

La comunicación y la promoción turística es otro medio clave en el desarrollo turístico de un atractivo. Marchena (1996, citado en Rodríguez, 2015)¹¹¹ define promoción

108 Castillo, A. M., Osuna, M., y López, T. (2013, diciembre). Turismo comunitario: análisis de la demanda en Santiago (Cabo Verde). *TURyDES*, 15, 1-27.

109 Castillo, A. M., Osuna, M., y López, T. (2013, diciembre). Turismo comunitario: análisis de la demanda en Santiago (Cabo Verde). *TURyDES*, 15, 1-27.

110 Basurto, E. M., Pennington, L. y Snyder, J. (2015, diciembre). Preservación del patrimonio cultural para el desarrollo turístico. *TURyDES*.19. Consultado el 19 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/19/patrimonio.html>

111 Rodríguez, M. (2015, diciembre) Estudio de las estrategias de comunicación en la promoción turística de Antequera. *TURyDES*.19. Consultado el 20 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/19/antequera.html>

como “el programa sostenido de acciones para mantener latente la imagen regional en la opinión pública en general y en el mercado turístico en particular”.

Continuando con la idea de Marchena (1996) leída en un artículo de Rodríguez¹¹² (2015):

Refleja la importancia que tiene crear una estrategia de promoción acorde a las potencialidades y características del espacio, siendo la clave el crear una imagen genérica para la región en cuestión (...) Además, subraya la importancia de unir esfuerzos por parte de los agentes que intervengan en el sector turístico de la región. (párr. 24).

Este autor invita a pensar en la promoción bajo una estrategia de comunicación integral, pero sin crear falsas expectativas y por supuesto logrando que los diferentes organismos o aliados estratégicos sumen sus esfuerzos en pro de la promoción turística de una región.

a)-Instrumentos de promoción turística: El objetivo de la promoción es “crear imágenes de destinos distintivas y perdurables en el tiempo”. (Femenía, 2011, p. 46)¹¹³.

Los instrumentos anteriores hacen posible “dar a conocer un destino turístico y a consolidarlo como una imagen de marca”. (Femenía, 2011, p. 47)¹¹⁴.

6.1.9. Turismo asociativo.

El turismo asociativo no es una tipología de la actividad turística, se refiere más bien a “la organización articulada o asociatividad entre diferentes empresas para el desarrollo integral del turismo”. (Arauz, 2012, p. 93)¹¹⁵.

112 Rodríguez, M. (2015, diciembre) Estudio de las estrategias de comunicación en la promoción turística de Antequera. *TURyDES*.19. Consultado el 20 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/19/antequera.html>

113 Femenía, O. (2011). *La imagen de un destino turístico como herramienta de marketing*. Gandía: Universidad Politécnica de Valencia.

114 Femenía, O. (2011). *La imagen de un destino turístico como herramienta de marketing*. Gandía: Universidad Politécnica de Valencia.

Una de las estrategias del tipo asociativas es “la participación de los actores sociales (...) la base social para el proceso de gestión y planificación del sistema turístico”. (Arauz, 2012, p. 46)¹¹⁶.

Esta estrategia permitirá “enfrentar los permanentes cambios económicos y del mercado”. (Santiago, 2014)¹¹⁷.

De ahí la importancia de la gestión participativa de los diferentes actores sociales como empresarios, cámaras, grupos asociativos, instituciones estatales, ONG, organizaciones comunales y gobierno local. (Arauz, 2012, p. 46)¹¹⁸.

6.2. Fundamentación ética.

La fundamentación ética se cimentará bajo los lineamientos del Plan Nacional del Buen Vivir, Código Ético del Turismo, Plandetur 2020 y Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador.

6.2.1. Plan Nacional del Buen Vivir.

La presente investigación busca aportar en el desarrollo de los objetivos que persigue el Plan Nacional del Buen Vivir¹¹⁹ (2013-2017) y contribuir a su misión “mejorar la calidad

115 Arauz, I. (2010). *Análisis del sistema turístico del cantón de Buenos Aires: insumo para un diseño de plan de desarrollo en turismo rural*. Maestría en Gestión del Turismo de la Naturaleza, Universidad Nacional, República de Argentina, Buenos Aires.

116 Arauz, I. (2010). *Análisis del sistema turístico del cantón de Buenos Aires: insumo para un diseño de plan de desarrollo en turismo rural*. Maestría en Gestión del Turismo de la Naturaleza, Universidad Nacional, República de Argentina, Buenos Aires.

117 Santiago, D. (2014). La incidencia de la asociatividad en la competitividad en las Micro, Pequeñas y Medianas empresas agroindustriales de la región de los Valles Centrales, Oaxaca. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*.194. Consultado el 21 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2014/asociatividad-competitividad.html>

118 Arauz, I. (2010). *Análisis del sistema turístico del cantón de Buenos Aires: insumo para un diseño de plan de desarrollo en turismo rural*. Maestría en Gestión del Turismo de la Naturaleza, Universidad Nacional, República de Argentina, Buenos Aires.

de vida de la población. Fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía. Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad” (p. 17).

Dentro de los ejes presentes en el Plan Nacional del Buen Vivir¹²⁰ (2013-2017) hay un rescate histórico de la cultura:

La Revolución Cultural, que genera nuevos conceptos y valores ciudadanos para constituir una sociedad crítica, emprendedora, creativa y solidaria. Se vuelven fundamentales las industrias culturales y la democratización de la palabra. También implica una revolución educativa para formar ciudadanos con otra mentalidad, con valores asentados, con ética y con autoestima. (p. 18).

La cultura para el Plan es un pilar fundamental que encaminará al buen vivir en el país¹²¹, tanto así que dentro de las seis dimensiones básicas para la planificación, el seguimiento y la evaluación de éste proceso, tenemos: “*Diversidad cultural*, la forma de satisfacción de las necesidades humanas debe realizarse manteniendo y fortaleciendo la diversidad cultural y lingüística en el país”. (Plan Nacional del Buen Vivir, 2013-2017, p. 29)¹²².

Adicionalmente, indagando en el Plan Nacional del Buen Vivir¹²³ (2013-2017) se puede saber que uno de sus objetivos resalta el rescate de la memoria cultural e histórica:

Objetivo 5: Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad. (p. 181).

Fortaleciendo de esta manera, la investigación actual.

119Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013-2017). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Autor.

120 Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013-2017). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Autor.

121 República del Ecuador.

122Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013-2017). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Autor.

123 Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013-2017). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Autor.

6.2.2. Código Ético Mundial para el Turismo.

La implementación y aplicación de buenas prácticas en cualquier actividad relacionada con el sector turístico, es de vital importancia si lo que se busca es la satisfacción del turista o visitante.

Organizaciones como la Organización Mundial del Turismo en adelante OMT apuestan por el turismo como herramienta de desarrollo y por ello crearon políticas encaminadas a la persecución de un servicio y gestión de calidad, que pueden ser perfectamente implementadas en el país.

Tal como se lo describe en el Código Ético Mundial para el Turismo¹²⁴ (1999) donde puede citar que “expresamos nuestra voluntad de promover un orden turístico mundial equitativo, responsable y sostenible, en beneficio mutuo de todos los sectores de la sociedad y en un entorno de economía internacional abierta y liberalizada”. (p. 2).

En este sentido, continuando con el Código Ético Mundial para el Turismo¹²⁵ (1999) se transcribe que:

ARTICULO 1

Contribución del turismo al entendimiento y al respeto mutuo entre hombres y sociedades

1. (...) Los agentes del desarrollo turístico y los propios turistas prestarán atención a las tradiciones y prácticas sociales y culturales de todos los pueblos, incluso a las de las minorías nacionales y de las poblaciones autóctonas, y reconocerán su riqueza.

ARTICULO 2

El turismo, instrumento de desarrollo personal y colectivo

5. Se favorecerá la introducción en los programas de estudios en la enseñanza del valor de los intercambios turísticos, de sus beneficios económicos, sociales y culturales, y también de sus riesgos.

ARTICULO 4

124 Organización Mundial del Turismo. (1999). *Código Ético Mundial para el Turismo*. Santiago de Chile, República de Chile.

125 Organización Mundial del Turismo. (1999). *Código Ético Mundial para el Turismo*. Santiago de Chile, República de Chile.

El turismo, factor de aprovechamiento y enriquecimiento del patrimonio cultural de la humanidad

2. Las políticas y actividades turísticas se llevarán a cabo con respeto al patrimonio artístico, arqueológico y cultural, que deben proteger y transmitir a las generaciones futuras. Se concederá particular atención a la protección y a la rehabilitación de los monumentos, santuarios y museos, así como de los lugares de interés histórico o arqueológico, que deben estar ampliamente abiertos a la frecuentación turística. Se fomentará el acceso del público a los bienes y monumentos culturales de propiedad privada con todo respeto a los derechos de sus propietarios, así como a los edificios religiosos sin perjuicio de las necesidades del culto.

4. La actividad turística se organizará de modo que permita la supervivencia y el florecimiento de la producción cultural y artesanal tradicional, así como del folklore, y que no conduzca a su normalización y empobrecimiento. (pp. 3 y 4).

6.2.3. Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador-Plandetur 2020.

Uno de los documentos oficiales que forman parte de la planificación turística del país y que es parte fundamental para el desarrollo y ejecución de proyectos de índole turística, ambiental y cultural es el Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador (2007-2020), en adelante PLANDETUR 2020.

La misión del PLANDETUR 2020 es “fomentar la competitividad de la actividad turística, mediante procesos participativos y concertados, posicionando el turismo como eje estratégico del desarrollo económico, social y ambiental del Ecuador”. (PLANDETUR 2020, 2007, p. 23)¹²⁶.

Dentro de esta herramienta de planificación se encuentran definidos los productos turísticos que posee el país y que se destacan por sus diversas características tanto intrínsecas como extrínsecas.

126 Ministerio de Turismo. (2007-2020). Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador: PLANDETUR 2020. República del Ecuador: Autor.

Circuitos generales	Circuitos generales	Ecoturismo y turismo de naturaleza	Parques nacionales
Sol y playa	Sol y playa		Reservas y bosques privados
Turismo comunitario	Turismo comunitario		Ríos, lagos, lagunas y cascadas
Turismo cultural	Patrimonios naturales y culturales	Turismo de deportes y aventura	Observación de flora y fauna
	Mercados y artesanías		Deportes terrestres
	Gastronomía		Deportes fluviales
	Shamanismo		Deportes aéreos
	Fiestas populares	Turismo de salud	Deportes acuáticos
	Turismo religioso		Termalismo
	Turismo urbano		Medicina ancestral
	Turismo arqueológico	Agroturismo	SPA's
	CAVE, científico, académico, voluntario y educativo		Haciendas, fincas y plantaciones
Haciendas históricas	Turismo de convenciones y congresos	Reuniones, incentivos, conferencias, exposiciones y ferias	
Parques temáticos		Parques temáticos	Turismo de cruceros
			Cruceros

Gráfico No. 27. Productos turísticos que posee el país. Ministerio de Turismo. (2007-2020). *Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador*: Autor, p. 72.

Por otro lado se considera al cantón Montecristi como uno de los productos culturales inmersos en la tabla trazada en el PLANDETUR 2020.

Cuadro 21.

Tabla de turismo cultural como producto turístico del Ecuador.

TURISMO CULTURAL.
<ul style="list-style-type: none"> • Quito, Patrimonio de la Humanidad, Toca el Cielo. • Cuenca, Ciudad Patrimonio de la Humanidad, Naturaleza y Cultura. • Otavalo y su mercado indígena, capital intercultural del Ecuador. • Ingapirca, la capital Inca. • Vilcabamba, el paraíso de la longevidad. • Riobamba, la experiencia del ferrocarril andino a Alausí. • Hacienda San Agustín de Callo, hacienda histórica de los Andes. • La Ruta del Sol: Montecristi, la tierra del sombrero de paja toquilla. • Cotacachi, el mercado del cuero.

Nota: Productos Turísticos del Ecuador. Ministerio de Turismo. (2007-2020). *Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador*: Autor, pp. 87 y 88.

El desarrollo de la presente investigación está comprometida con el cumplimiento de los objetivos generales del Plandetur 2020¹²⁷ (2007-2020):

127 Ministerio de Turismo. (2007-2020). *Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador*: PLANDETUR 2020. República del Ecuador: Autor.

4. Generar una oferta turística sostenible y competitiva potenciando los recursos humanos, naturales y culturales, junto con la innovación tecnológica aplicada a los componentes de infraestructuras, equipamientos, facilidades y servicios, para garantizar una experiencia turística integral de los visitantes nacionales e internacionales. (p. 128).

6.2.4. Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador-PIMTE 2014.

El PIMTE¹²⁸ (2014) establece 11 líneas de productos turísticos en concordancia con el Plandetur 2020 entre los que se encuentran el turismo cultural no se queda de lado, puesto que aquí se destaca el Cantón Montecristi, como destino turístico regional en la costa centro del país.

Ecuador ha clasificado y priorizado sus mercados de actuación, útiles en este proyecto, teniendo así:

Grupos de Mercado	Distribución de mercados por tipo y grupo		
	Mercados Clave	Mercados De consolidación	Mercados de Oportunidad
1. Norteamérica	Estados Unidos	Canadá	México
2. Países Vecinos	Colombia y Perú		
3. Europa	España, Alemania	Reino Unido ¹⁸ , Francia, Italia y Holanda	
4. Mercosur		Argentina, Chile y Brasil	
5. Países 2H			Panamá y Venezuela
6.- Otros mercados			Resto de países

Gráfico No. 28. Distribución por mercados por tipo y grupo. Ministerio de Turismo. (2009-2014). *Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador*. [En línea]. Consultado: [25, mayo, 2016] Disponible en: http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PIMTE_2014.pdf

La gestión, promoción y presupuesto para cualquier destino turístico se verá influenciado por la priorización de mercado.

128 Ministerio de Turismo. (2009-2014). Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador. [En línea]. Consultado: [25, mayo, 2016] Disponible en: http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PIMTE_2014.pdf

En cuanto a las prioridades promocionales por productos, estudiando el PIMTE¹²⁹ (2014) el turismo cultural consta como producto estrella, es decir que son productos que “aportarán mayor valor añadido a la actividad turística del país, por su mayor atractivo, potencialidad e idoneidad para Ecuador”. (p. 51).

TIPOLOGÍAS DE PRODUCTO	PRIORIDAD PROMOCIONAL DE PRODUCTOS
1. Turismo cultural	PRODUCTOS CLAVE / ESTRELLA
2. Ecoturismo y turismo de naturaleza	
3. Turismo de deportes y aventura	
4. Turismo comunitario	PRODUCTOS DE CONSOLIDACIÓN
5. Turismo de convenciones y congresos	
6. Turismo de cruceros	
7. Sol y playa	PRODUCTOS DE OPORTUNIDAD
8. Turismo de salud	
9. Agroturismo	
10. Parques Temáticos	

Gráfico No. 29. Prioridades promocionales por producto. Ministerio de Turismo. (2009-2014). *Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador*. [En línea]. Consultado: [25, mayo, 2016] Disponible en: http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PIMTE_2014.pdf

6.3. Fundamentación legal.

El presente trabajo de investigación a desarrollar se fundamentará en los siguientes cuerpos legales:

6.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

El trabajo a desarrollar se fundamenta legalmente en la Constitución de la República del Ecuador¹³⁰ (2008) que expone en el Art. 3 inciso 7 respecto a los deberes primordiales del Estado, lo siguiente: “Proteger el patrimonio natural y cultural del país”. (p. 9).

129 Ministerio de Turismo. (2009-2014). *Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador*. [En línea]. Consultado: [25, mayo, 2016] Disponible en: http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PIMTE_2014.pdf

130 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Título I, Elementos constitutivos del Estado, Capítulo primero, Principios fundamentales, Art. 3 inciso 7 (p. 9).

Además, en la Constitución de la República del Ecuador¹³¹ (2008) en el Art. 4 se considera al territorio del Ecuador como “una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales”. (p. 9).

En cuanto a la comunicación e información la Constitución de la República del Ecuador¹³² (2008) en el Art. 16 inciso 1 referencia que toda persona tiene derecho a “una comunicación libre, intercultural, incluyente, diversa y participativa, en todos los ámbitos de la interacción social, por cualquier medio y forma, en su propia lengua y con sus propios símbolos”. (p. 14).

Por otra parte, examinando la Constitución de la República del Ecuador¹³³ (2008) en el Art. 21 se transcribe lo siguiente:

Art. 21.- 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. (p. 15).

En cuanto a los derechos de las comunidades, pueblos y nacionalidades, dentro de la Constitución de la República del Ecuador¹³⁴ (2008) en el Art. 60, se referencia lo siguiente:

Art. 60.- Los pueblos ancestrales, indígenas, afroecuatorianos y montubios podrán constituir circunscripciones territoriales para la preservación de su cultura. La ley regulará su conformación.
Se reconoce a las comunas que tienen propiedad colectiva de la tierra, como una forma ancestral de organización territorial. (pág. 9).

131 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título I, Elementos constitutivos del Estado, Capítulo primero, Principios fundamentales, Art. 4 (p. 9).

132 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título II, Derechos, Sección tercera, Comunicación e Información, Art. 16 inciso 1 (p. 14).

133 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título II, Derechos, Sección cuarta, Cultura y ciencia, Art. 21. (p. 15).

134 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título II, Derechos, Capítulo cuarto, Derechos de las comunidades, pueblos y nacionalidades, Art. 60 (p. 27).

Al ser este un trabajo de investigación de tercer nivel, tal como se menciona en el Art. 350 de la Constitución de la República del Ecuador¹³⁵ (2008) tiene como finalidad:

La formación académica y profesional con visión científica y humanista; la investigación científica y tecnológica; la innovación, promoción, desarrollo y difusión de los saberes y las culturas; la construcción de soluciones para los problemas del país, en relación con los objetivos del régimen de desarrollo. (p. 108).

Continuando con la Constitución de la República del Ecuador¹³⁶ (2008) en el Art. 377 de la sección quinta de cultura se conoce lo siguiente:

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. (p. 115).

En cuanto al patrimonio cultural tangible e intangible importante para la memoria e identidad y como objeto de salvaguarda del Estado, analizando la Constitución de la República del Ecuador¹³⁷ (2008) en el Art. 379 se conoce lo siguiente:

2. Las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad para los pueblos o que tengan valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico o paleontológico.
 3. Los documentos, objetos, colecciones, archivos, bibliotecas y museos que tengan valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico o paleontológico.
 4. Las creaciones artísticas, científicas y tecnológicas.
- Los bienes culturales patrimoniales del Estado serán inalienables, inembargables e imprescriptibles. (p. 115).

135 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título VII, Régimen del buen vivir, Capítulo primero, Inclusión y equidad, Art. 350 (p. 108).

136 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título VII, Régimen del buen vivir, Capítulo primero, Inclusión y equidad, Art. 350 (p. 108).

137 Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título VII, Régimen del buen vivir, Capítulo primero, Inclusión y equidad, Art. 379 incisos 1-4 (p. 115).

6.3.2. Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.

La presente investigación se fundamenta legalmente en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización¹³⁸ (2010), en adelante COOTAD, que referencia lo siguiente:

Art. 3.- Principios.- El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios:

h) Sustentabilidad del desarrollo.- Los gobiernos autónomos descentralizados priorizarán las potencialidades, capacidades y vocaciones de sus circunscripciones territoriales para impulsar el desarrollo y mejorar el bienestar de la población, e impulsarán el desarrollo territorial centrado en sus habitantes, su identidad cultural y valores comunitarios.

Art. 4.- Fines de los gobiernos autónomos descentralizados.- Dentro de sus respectivas circunscripciones territoriales son fines de los gobiernos autónomos descentralizados:

e) La protección y promoción de la diversidad cultural y el respeto a sus espacios de generación e intercambio; la recuperación, preservación y desarrollo de la memoria social y el patrimonio cultural. (pp. 8-10).

Es necesario tener claro las funciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, tomando en cuenta que son cuatro los cantones inmersos en el presente trabajo de investigación.

Investigando en el COOTAD¹³⁹ (2010) su Art. 54 inciso g, se referencia lo siguiente:

“Regular, controlar y promover el desarrollo de la actividad turística cantonal en coordinación con los demás gobiernos autónomos descentralizados, promoviendo especialmente la creación y funcionamiento de organizaciones asociativas y empresas comunitarias de turismo”. (pp. 36 y 37).

138 Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización. Título I, Principios generales, Art. 3 inciso h, Art. 4 inciso e (pp. 8-10).

139 Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización. Título I, Principios generales, Art. 3 inciso h, Art. 4 inciso e, Art. 5 (pp. 8-10).

Examinando en el COOTAD¹⁴⁰ (2010) su Art. 144 se referencia lo siguiente:

Ejercicio de la competencia de preservar, mantener y difundir el patrimonio cultural.- Corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, formular, aprobar, ejecutar y evaluar los planes, programas y proyectos destinados a la preservación, mantenimiento y difusión del patrimonio arquitectónico, cultural y natural, de su circunscripción y construir los espacios públicos para estos fines. (...) Cuando el patrimonio a intervenir rebase la circunscripción territorial cantonal, el ejercicio de la competencia será realizada de manera concurrente, y de ser necesario en mancomunidad o consorcio con los gobiernos autónomos descentralizados regionales o provinciales (...) Será responsabilidad del gobierno central, emitir las políticas nacionales, salvaguardar la memoria social y el patrimonio cultural y natural, por lo cual le corresponde declarar y supervisar el patrimonio nacional y los bienes materiales e inmateriales. (pp. 82 y 83).

6.3.3. Ley de Turismo de la República del Ecuador.

El trabajo en mención se fundamenta legalmente en la Ley de Turismo¹⁴¹ (2002) que describe lo siguiente:

CAPITULO I GENERALIDADES

Art. 3.- Principios de las actividades turísticas:

e) La iniciativa y participación comunitaria indígena, campesina, montubia o afro ecuatoriana, con su cultura y tradiciones preservando su identidad, protegiendo su ecosistema y participando en la prestación de servicios turísticos, en los términos previstos en esta Ley y sus reglamentos.

Art. 4.- La política estatal con relación al sector del turismo, debe cumplir los siguientes objetivos:

b) Garantizar el uso racional de los recursos naturales, históricos, culturales y arqueológicos de la Nación. (pp. 1 y 2).

Continuando con la Ley de Turismo¹⁴² (2002) en el capítulo VII, artículo 33 se transcribe que “los municipios y gobiernos provinciales podrán establecer incentivos especiales para inversiones en servicios de turismo receptivo e interno rescate de bienes históricos, culturales y naturales en sus respectivas circunscripciones”. (p. 7).

140 Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización. Capítulo IV, Del ejercicio de las competencias constitucionales, Art. 144 (pp. 82 y 83).

141 Asamblea Nacional Constituyente. (2002). Ley de Turismo de la República del Ecuador. Capítulo I, artículos 3 y 4. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/LEY-DE-TURISMO.pdf>

142 Asamblea Nacional Constituyente. (2002). Ley de Turismo de la República del Ecuador. Capítulo VII, 33. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/LEY-DE-TURISMO.pdf>

6.3.4. Ley de Patrimonio Cultural.

La presente investigación se fundamenta legalmente en la Ley de Patrimonio Cultural¹⁴³

(2004) se cita lo siguiente:

Art. 4.- El Instituto de Patrimonio Cultural, tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

a) Investigar, conservar, preservar, restaurar, exhibir y promocionar el Patrimonio Cultural en el Ecuador; así como regular de acuerdo a la Ley todas las actividades de esta naturaleza que se realicen en el país. (p. 1).

Continuando con Ley de Patrimonio Cultural¹⁴⁴ (2004) se conoce lo siguiente:

Art. 6.- Las personas naturales y jurídicas, la Fuerza Pública, y el Servicio de Vigilancia Aduanera, están obligados a prestar su colaboración en la defensa y conservación del Patrimonio Cultural Ecuatoriano.

Art. 7.- Declárense bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural del Estado los comprendidos en las siguientes categorías:

j) En general, todo objeto y producción que no conste en los literales anteriores y que sean producto del Patrimonio Cultural del Estado tanto del pasado como del presente y que por su mérito artístico, científico o histórico hayan sido declarados por el Instituto, bienes pertenecientes al Patrimonio Cultural, sea que se encuentren en el poder del Estado, de las instituciones religiosas o pertenezcan a sociedades o personas particulares. (p. 1 y 2).

6.3.5. Declaratoria de bienes patrimoniales, culturales y áreas protegidas.

Dentro de la ruta que plantea este proyecto se encuentran inmersos varios atractivos de índole cultural y ambiental que han sido declarados como bienes patrimoniales y áreas protegidas respectivamente.

143 Honorable Congreso Nacional. (2004). Ley de Patrimonio Cultural de la República del Ecuador. Artículos 4.

144 Honorable Congreso Nacional. (2004). Ley de Patrimonio Cultural de la República del Ecuador. Artículos 6 y 7.

a)-Registro oficial Refugio de Vida Silvestre Marino Costera Pacoche: Analizando el Plan de Manejo¹⁴⁵ (2009) se cita que:

El Refugio de Vida Silvestre y Marino Costero Pacoche (RVSMC Pacoche) fue declarado mediante Acuerdo Ministerial No.131 de 2 de Septiembre del 2008. La declaratoria fue publicada en el Registro Oficial No.444 de 13 de Octubre del 2008. El RVSMC Pacoche se ubica en la provincia de Manabí, dentro de los límites territoriales de los cantones Manta y Montecristi, y de parroquias y comunas pertenecientes a dichas jurisdicciones territoriales. El RVSMC Pacoche abarca áreas costeras y marinas.

La declaratoria del área protegida tuvo como antecedente inmediato la determinación de los bosques occidentales de los cantones Manta y Montecristi como área prioritaria para la conservación y el uso sustentable de los recursos naturales. La declaratoria se expidió mediante Acuerdo Ministerial No.107-A de 15 de Julio del 2008, publicado en el Registro Oficial No.409 de 22 de Agosto del 2008.

Cabe destacar, además, que el interés por la protección del área de Pacoche data de, al menos, una década. En este lapso, el Municipio de Manta y el, entonces, INEFAN realizaron estudios técnicos que justificaron la necesidad de su protección. El Municipio de Manta expidió en el año 1999 una Ordenanza Municipal para la protección del área. En el año 2007 se constituyeron una Mancomunidad Municipal y un Comité de Manejo, Gestión, Veeduría y Custodia de los bosques de la zona rural de Manta y Montecristi. (p. 17).

En cuanto al alcance de la declaratoria de Refugio de Vida Silvestre y Marino Costero Pacoche se tiene que “se protegen un total de 13.545 hectáreas, de las que 5.045 corresponden a bosque húmedo tropical y bosque seco tropical y 8.500 hectáreas corresponden al área marina y costera”. (Plan de Manejo del RVSMCP, 2009, p. 17)¹⁴⁶.

b)-Tejido del sombrero de paja toquilla: Buscando información disponible en el sitio web de la UNESCO¹⁴⁷ (2012) referente a la declaración de patrimonio del tejido del sombrero

145 Ministerio de Ambiente. (2009). Plan de manejo del Refugio de Vida Silvestre y Marino Costera Pacoche. [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2016] Disponible en: <http://simce.ambiente.gob.ec/sites/default/files/documentos/belen/a.%20Plan%20de%20Manejo%20Pacoche-%20Cartograf%C3%ADa.pdf>

146 Ministerio de Ambiente. (2009). Plan de manejo del Refugio de Vida Silvestre y Marino Costera Pacoche. [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2016] Disponible en: <http://simce.ambiente.gob.ec/sites/default/files/documentos/belen/a.%20Plan%20de%20Manejo%20Pacoche-%20Cartograf%C3%ADa.pdf>

147 UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2012). *Tejido tradicional del sombrero ecuatoriano de paja toquilla*. [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2016] Disponible en: <http://www.unesco.org/culture/ich/es/7com>

de paja toquilla se encontró que en “la séptima reunión del Comité Intergubernamental para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial tuvo lugar en la Sede de la UNESCO del 3 al 7 de diciembre de 2012” comité que en adelante será 7.COM. (párr. 1).

El tejido tradicional del sombrero ecuatoriano de paja toquilla fue “inscrito en 2012 (7.COM) en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad”. (UNESCO, 2012, párr. 1)¹⁴⁸.

Leyendo el documento oficial de las “Decisiones tomadas en el 7.COM 11.12”¹⁴⁹ (2012) se cita lo siguiente:

DECISION 7.COM 11.12

The Committee

1. Takes note that Ecuador has nominated the **traditional weaving of the Ecuadorian toquilla straw hat** for inscription on the Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity:

The toquilla straw hat is woven from fibres from a palm tree characteristic of the Ecuadorian coast. Coastal farmers cultivate the toquillales and harvest the stems before separating the fibre from the green outer skin. This is boiled to remove chlorophyll and dried for subsequent bleaching with sulfur over a wood fire. Weavers take this raw material and begin weaving the crown and the brim of the hat. Weaving a hat can take from one day to eight months, depending on the quality and finesse. In Pile, a coastal community, weavers produce extra fine hats that require specific climatic conditions and involve an exact number of points in each row of weaving. The process is completed by washing, bleaching, moulding, ironing and pressing. The weavers are mostly peasant families and transmission of weaving techniques occurs within the home from an early age through observation and imitation. The skills and knowledge enfold a complex and dynamic social fabric including traditional techniques of cultivation and processing, forms of social organization, and use of the hat as part of everyday clothing and in festive contexts. It is a distinctive mark of the communities perpetrating this tradition and part of their cultural heritage.

2. Decides that, from the information provided in file 00729, the nomination satisfies the criteria for inscription on the Representative List, as follows:

148 UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2012). *Tejido tradicional del sombrero ecuatoriano de paja toquilla*. [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2016] Disponible en: <http://www.unesco.org/culture/ich/es/RL/tejido-tradicional-del-sombrero-ecuatoriano-de-paja-toquilla-00729>

149 UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2012, diciembre 3-7). *Séptima reunión del Comité Intergubernamental para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. Sede de la UNESCO, París.

R.1: The knowledge and practices related to the toquilla straw hat are transmitted from one generation to another and provide the bearing communities with a sense of cultural identity and continuity, serving as a reference of social cohesion among different groups living in coastal and Andean regions of Ecuador.

R.2: As a cultural practice that promotes intercultural dialogue among diverse Ecuadorian communities, inscription of the traditional weaving of the toquilla hat on the Representative List could raise awareness of the importance of intangible cultural heritage and promote respect for cultural diversity and dialogue.

R.3: Safeguarding measures including research, revitalization, transmission, dissemination, promotion, development and protection of the traditional weaving reflect the commitments of the community and the State to pass down this know-how to new generations.

R.4: Different actors involved in the traditional weaving of the straw hat have attended a series of workshops to elaborate the nomination and a number of artisans' associations gave their free, prior and informed consent for its inscription.

R.5: Various craft techniques involved in the manufacture of the toquilla straw hat are included in the inventory of intangible cultural heritage of Ecuador maintained by the National Institute for Cultural Heritage.

3. Inscribes the **traditional weaving of the Ecuadorian toquilla straw hat** on the Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity. (p. 42).

El documento anteriormente citado presenta la siguiente interpretación: El Comité de la 7.COM en la decisión 11.12 transcribe que el Ecuador ha nominado al tejido tradicional del sombrero de paja toquilla ecuatoriana para la inscripción en la Lista representativa del patrimonio cultural inmaterial de la humanidad; decidiendo mediante expediente 00729 que la nominación cumple con los criterios de inscripción.

c)-Declaratoria de Patrimonio Arqueológico Cerros Jaboncillo, Bravo, La Negrita, de Hojas y Guayabal: Examinando informaciones disponibles en el sitio web Revista del Patrimonio Cultural del Ecuador, un artículo de Mejía¹⁵⁰ (2010) se referencia lo siguiente:

El conjunto de cerros Jaboncillo, Bravo, La Negrita, de Hojas y Guayabal, ubicado al noroeste de Portoviejo, cerca de la parroquia urbana de Picoazá, fue declarado Patrimonio Cultural el 2 de junio del 2009, mediante acuerdo Ministerial N° 101-2009, por ser un importante complejo arqueológico de la cultura Manteña, que alberga una serie de construcciones monumentales como terrazas de cultivo,

150 Mejía, F. (2010, noviembre 18). Declaratoria de Patrimonio Arqueológico Cerros Jaboncillo, Bravo, La Negrita, de Hojas y Guayabal. *Revista del Patrimonio Cultural del Ecuador*.2. Consultado el 24 de mayo, 2016. En: <http://revistas.arqueo-ecuatoriana.ec/es/revista-inpc/revista-inpc-2/202-declaratoria-de-patrimonio-arqueologico-cerros-jaboncillo-bravo-la-negrita-de-hojas-y-guayabal>

corrales, muros, silos o graneros, escalinatas, pozos, entre otros y posee una variada riqueza ecológica. (párr. 1).

d)-Red Ferroviaria del Ecuador: Leyendo el Registro Oficial No. 361¹⁵¹ (2008), en su inciso 29 cita que:

Artículo primero.- Declarar como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado, a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico Testimonial Simbólico” compuesta por terminales, estaciones, túneles, puentes y sedes de alojamiento de los técnicos extranjeros que intervinieron en la construcción del trazado de la línea férrea.

Artículo segundo.- Incorporar al régimen de la Ley de Patrimonio Cultural y su reglamento general, a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico Testimonial Simbólico” declarado como Patrimonio Cultural del Estado, descrito en el artículo anterior, el mismo que además deberá estar protegido por las respectivas ordenanzas municipales de los cantones a los que corresponden los diferentes sitios geográficos, en el menor plazo posible, a partir de la expedición del presente acuerdo, con el asesoramiento y previo visto bueno del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural.

151 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC). (2008, Junio, Martes 17). Registro Oficial No. 361. Quito: Autor.

7. Matriz de involucrados.

Cuadro 22.

Matriz de involucrados de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.

GRUPOS INVOLUCRADOS.	INTERESES RESPECTO A LA INVESTIGACIÓN.	PROBLEMAS PERCIBIDOS.	RECURSOS POTENCIALES.	CONFLICTOS POTENCIALES.
Ministerio de Turismo.	-Generar un turismo asociativo con el engranaje de los entes, tanto públicos como privados y comunidades para la dinamización de la oferta turística.	-Limitado presupuesto para el desarrollo de proyectos de costo elevado. -La identidad y la cultura como tema aislado, pese a la prioridad que deben darle.	-Proyecto de nueva ley solidaria de reactivación económica que dispone la anulación de tasas e impuestos a nuevas inversiones en Manabí.	-Escasez de potenciales ejecutores de nuevos proyectos por insuficientes incentivos de inversión de no darse la nueva ley de reactivación económica.
Ministerio de Cultura y Patrimonio.	-Rescate del valor histórico mediante la construcción de espacios de encuentro común y de referentes de identidad ecuatoriana para potenciar, fortalecer y consolidar la cultura.	-Desinterés por desarrollar proyectos históricos-culturales privados que ayuden a potenciar la actividad turística.	-Compilado de información histórico-cultural.	-Desinterés de parte de los gestores de nuevos proyectos o empresarios locales.
Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura.	-Fortalecer y salvaguardar la memoria social y el patrimonio cultural para fortalecer la identidad Nacional y la interculturalidad.	-Reducido número de documentación histórica oficial al alcance, debido a rígidos procesos protocolarios.	-Personajes claves dispuestos a construir referentes de identidad para proteger y promover la diversidad de las expresiones culturales.	-Al no aprovecharse la potencial información procedente del recurso humano con el que se cuenta, más el reducido número de documentación oficial, el valor histórico se perdería trayendo consigo un epistemicidio evidente.
FENACAPTUR.	-Incrementar la calidad en la producción, comercialización y oferta de los productos y servicios turísticos para el desarrollo turístico del país.	-Desinterés de la planta turística por acogerse a asociaciones de esta índole y por ende traen consigo una inversión percibida como gasto.	-Organización dispuesta y lista para ejecutar, apoyar, consolidar, gestionar, impulsar y coordinar acciones en pro de la plaza turística.	-Carencia de compromiso por parte de las empresas que brindan servicio turístico y no pertenecen a este gremio. -Pérdida de nexos institucionales influyen de manera negativa en el desarrollo de la actividad turística.
Corporación Centro Cívico Ciudad Alfaro.	-Impulsar el conocimiento histórico y alfarista de la provincia de Manabí para incrementar el	-Conflictos por intereses personales en el nivel institucional de la organización.	-Datos históricos sobre la construcción del tren y ruta ferroviaria Manta-	-Disminución de presupuesto y cambio de la legislación constitucional.

	Patrimonio Cultural.		Montecristi-Portoviejo y Santa Ana.	
Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí.	-Apoyar en la difusión y promoción de la diversidad de atractivos de la provincia debido a una de sus nuevas competencias la cual es fomentar las actividades productivas provinciales, que en este caso es el turismo.	-La cultura como base para la consolidación de la economía no es una prioridad para la institución. -El recorte presupuestario que se realiza a nivel nacional afecta en gran manera a la ejecución de proyectos históricos-culturales.	-La credibilidad en la difusión de información turística que se tiene al ser una entidad pública.	-Escasez en presentación de proyectos de esta índole.
Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	-Fomentar actitudes participativas y comprometidas con la población.	-Gestión desatinada al coordinar eventos culturales, involucrando solo a ciertos sectores y excluyendo a otros ávidos de participar.	-Los cantones poseen potenciales atractivos culturales y turísticos.	-Desvinculación de sectores claves en la construcción y apropiación del patrimonio.
Comunidades de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	-Consolidar y hacer conciencia de los múltiples rasgos de la identidad para brindar opciones de desarrollo a las diferentes comunidades, además del beneficio monetario que implicaría la ejecución del presente proyecto.	-Desconocimiento y desinterés por aprender información de índole histórica. -Insuficiente valoración de lo propio o de la identidad nacional por parte de las comunidades involucradas y por lo tanto existiría un reducido grupo social que participaría en el proyecto sino se obtiene un beneficio económico.	-Riqueza de legado histórico y diversidad cultural de las comunidades.	-La desprotección de la riqueza cultural no solo por parte de la comunidad sino también por parte de las autoridades competentes. -Pérdida del valor histórico desencadenando un epistemicidio evidente.
Historiadores de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	-Construir referentes de identidad para proteger y promover la diversidad de las expresiones culturales.	-Limitado recurso económico para la publicación de sus investigaciones. -La mayoría de historiadores no cuentan con el apoyo continuo de las instituciones afines para llevar a cabo sus estudios científicos.	-Recopilación de datos históricos, fotografías inéditas y conocimientos que sirven de sustento para actuales y posibles investigaciones.	-La pérdida del conocimiento histórico obtenido a lo largo de los años por estos profesionales al no plasmar por escrito mediante publicaciones este tan preciado patrimonio.
Asociación de Artesanos de Montecristi y Asociación Interprofesional de Artesanos de Santa Ana.	-Rescatar, promover y difundir el arte y la memoria que ha sido heredada por sus antepasados de generación en generación.	-Deficiente organización entre los entes asociados.	-Elaboración de artesanías, objetos de confección artesanal - tradicional que aportan al posicionamiento de la cultura manabita.	-Disminución en la producción de la materia prima.

Nota: Matriz de involucrados de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

8. Matriz de marco lógico.

Cuadro 23.

Matriz de marco lógico.

Jerarquía.	Indicadores verificables objetivamente.	Medios verificables.	Supuestos.
<p>Fin.</p> <p>-Incrementar la información existente del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana y promover su difusión.</p>	<p>-Se incrementará en un 40 % la afluencia turística en los cuatro cantones que componen la ruta, y generará un aumento del 30 % de empleo para la comunidad involucrada una vez que se ejecute el proyecto.</p>	<p>-Fichas de observación, inventario turístico, formato de encuestas, entrevistas, grabaciones en audio y video, fotografías, además de estadísticas de ingreso de turistas.</p>	<p>-Los actores claves respaldarán y apoyarán de forma política, técnica, y financiera para la ejecución y difusión del presente proyecto.</p>
<p>Propósito.</p> <p>-Rescatar la memoria histórica cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana</p>	<p>-Se incrementará en un 20 % la información de índole histórica-cultural de alcance público en los cuatro cantones que componen la ruta, una vez que se ejecute el proyecto.</p>	<p>-Fichas de observación, inventario turístico, formato de encuestas, entrevistas, grabaciones en audio y video, fotografías.</p>	<p>-Los actores claves respaldarán y apoyarán de forma política, técnica, y financiera para la ejecución y difusión del presente proyecto.</p>
<p>Componente.</p> <p>-Evidencia histórica y aporte de historiadores.</p> <p>-Recursos turísticos y culturales en la ruta.</p> <p>-Apoyo institucional de los actores claves.</p>	<p>-La información obtenida a través de los componentes previamente establecidos y que se encuentra plasmada en el presente trabajo de investigación será difundida en un 30% para el año 2017.</p>	<p>-Fichas de inventario turístico</p> <p>-Entrevistas con autoridades del GAD provincial, cantonal, historiadores y artesanos en material físico y digital.</p>	<p>-Los GADs poseen la predisposición técnica – financiera, además del aval del Ministerio de Turismo para la realización de créditos.</p>
<p>Actividades.</p> <p>-Recopilación de la información histórica bibliográfica y de campo.</p>	<p>-Se estima la obtención de un 80% de la información existente del tema.</p>	<p>-Grabación en video, ficha de Observación.</p> <p>USD \$ 200,00</p>	<p>-El proyecto en mención recibe el respaldo mayoritario de los actores claves.</p>

<p>-Aplicación de encuestas y entrevistas para el compendio de la información secundaria.</p> <p>-Identificación de atractivos que formarán parte de la ruta.</p> <p>-Elaboración del guión turístico.</p> <p>-Diseño de maqueta virtual y modelado en 3D incluyendo el prototipo de vagones.</p> <p>-Conversatorios con las asociaciones de artesanos, presidentes de las comunidades y comerciantes con la finalidad de unificar esfuerzos y medir nivel de aceptación para ser incluidos dentro de la ruta.</p> <p>-Conformación de un equipo interdisciplinario para la creación de un video promocional.</p> <p>-Mesa de trabajo con los funcionarios estratégicos de las entidades públicas y privadas involucradas, la comunidad para la socialización del proyecto previo a la puesta en marcha de la propuesta.</p>	<p>-Se realizan las encuestas a 90 personas.</p> <p>-Se identifica un total de 10 atractivos claves para armar la propuesta.</p> <p>-Se realiza un guión que recopila los diferentes atractivos turísticos y actividades a realizar a lo largo del recorrido.</p> <p>-Se crea un prototipo de vagón aplicable a los cuatro cantones con un compendio de atractivos y recorrido en general en una presentación virtual en tercera dimensión.</p> <p>-Se estima un 80% de aceptación por parte de los asistentes al conversatorio.</p> <p>-El proyecto cuenta con 5 talentos interdisciplinarios.</p> <p>-Al menos 23 personas del sector público conocen del tema propuesto, 9 historiadores, y 4 personas de la comunidad están dispuestas a brindar su apoyo.</p>	<p>-Encuestas y entrevistas. USD \$ 300,00</p> <p>-Fichas de observación y archivos fotográficos. USD \$ 300,00</p> <p>-Ayudas memorias. USD \$ 50,00</p> <p>-Maqueta virtual y modelado en 3D. USD \$ 400,00</p> <p>-Actas de asistencia y ayudas memorias. USD \$ 700,00</p> <p>-Archivo digital de video promocional. USD \$ 300,00</p> <p>-Ayuda memoria y grabación en audio y video. USD \$ 50,00</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Nota: Matriz de marco lógico. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

9. Señalamiento de variables.

9.1. **Variable independiente:** Diseño técnico de una ruta turística.

9.2. **Variable dependiente:** Rescate de la memoria histórica-cultural.

10. Metodología.

A continuación se detalla el proceso que se empleará en el desarrollo de los objetivos planteados en el trabajo de investigación:

Cuadro 24.

Matriz de metodología para el diseño técnico de la ruta turística Manta-Santa Ana.

Objetivo.	Fases.	Método.	Actividad.
a)-Fundamentar la investigación en los ejes histórico, cultural y turístico para sustentar el diseño de la ruta ferroviaria.	1	Método de investigación bibliográfica.	-Recopilación de la información bibliográfica en torno al tema propuesto.
	2	Método de investigación de campo.	-Recopilación de la información de campo en torno al tema planteado. -Aplicación de encuestas y entrevistas para el compendio de la información secundaria.
	3	Método inductivo-deductivo.	-Identificación de atractivos que formarán parte de la ruta.
b)-Diseñar una ruta turística para la dinamización de la actividad socio económica de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	1	Método de investigación bibliográfica y de campo.	-Elaboración del guión turístico. -Diseño de maqueta virtual en 3D incluyendo el prototipo de vagones
	2	Método deductivo.	-Elaboración del guión turístico. -Diseño de maqueta virtual en 3D incluyendo el prototipo de vagones
c)-Crear un video de promoción de los atractivos inmersos en la ruta Manta-Santa Ana para fomentar el desarrollo competitivo de la actividad turística en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.	1	Método inductivo-deductivo.	-Conformación de un equipo interdisciplinario para la creación de un video promocional.
	2	Método de desarrollo.	-Conformación de un equipo interdisciplinario para la creación de un video promocional.
d)-Construir una galería fotográfica del Tren Central de Manabí para fomentar el desarrollo turístico de la provincia.	1	Método de investigación bibliográfico y de campo.	-Recopilación de fotografías antiguas de la Ruta Central del ferrocarril en Manabí.

Nota: Matriz de metodología para el diseño técnico de la ruta turística Manta-Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

10.1. Métodos.

10.1.1. Método inductivo-deductivo.

En el presente trabajo se aplicó el método inductivo-deductivo para el cumplimiento de los objetivos número uno, dos y tres, donde se realizó la identificación de atractivos que formarán parte de la ruta, la elaboración del guión turístico, el diseño de maqueta virtual en 3D incluyendo el prototipo de vagones y conformación de un equipo interdisciplinario para la creación de un video promocional.

Además se toma en cuenta la no existencia en la actualidad de los rieles, por ello se plantean estrategias en el diseño de la ruta para realizar un rescate no solo de la memoria cultural sino de hechos históricos que puedan recrear como era el tren y el tramo Manta-Santa Ana en esa época, teniendo en cuenta que este método se basa en la lógica y relación con hechos particulares, aunque es deductivo es decir de lo general a lo particular e inductivo al ser todo lo contrario.

10.1.2. Método de investigación bibliográfica.

Este método se utilizó para el desarrollo del objetivo número uno. Se realizó la recopilación de la información mediante la consulta de libros, tesis y revistas, que involucren criterios técnicos para emitir una información de aporte científico con autores claves.

A continuación algunos autores: Ramos E. (2012), Medina y Escalona (2012) quienes fundamentan sobre la memoria cultural y la memoria histórica; Rodríguez M. (2010), Ríos y Rubilar (2006) quienes definen y describen rutas turísticas; Cedeño J. (2016) como

investigador cultural, clave en el rescate de la memoria del Tren Central en Manabí; entre otros.

10.1.3. Método de investigación de campo.

Por cuanto se aplican encuestas, entrevistas, transeptos y fichas de observación que han sido útiles para el desarrollo de todos los objetivos que persigue esta investigación. Fueron aplicadas a un total de 201 personas, distribuidas según el interés del estudio en las diferentes técnicas de investigación.

Tal como se detalla en el cuadro 25 titulado matriz de resumen de técnicas de investigación de campo.

10.1.4. Método estadístico.

Se aplica este método por cuanto se han elaborado encuestas y fue necesario realizar un análisis estadístico cuantitativo y cualitativo que facilitó la definición de las conclusiones.

10.2. Técnicas.

Se consideran las técnicas de investigación de campo tales como:

Cuadro 25.
Matriz de resumen de técnicas de investigación de campo.

Técnica.	Dirigida a.		Cantidad.	Total.	Objetivo.
Encuestas.	Población.	Santa Ana.	23	92	Conocer el grado interés de la población o masa en el desarrollo del proyecto planteado además del nivel de aceptación que tendría en el turista.
		Portoviejo.	23		
		Montecristi.	23		
		Manta.	23		
	Turistas.	Santa Ana.	23	92	
		Portoviejo.	23		
		Montecristi.	23		
		Manta.	23		
Entrevistas.	Funcionarios.	Santa Ana.	1	4	
		Portoviejo.	1		
		Montecristi.	1		

	Historiadores.	Manta.	1	3	antigua ruta ferroviaria y el sistema turístico local con el que se cuenta.
		Santa Ana.	1		
		Portoviejo.	1		
		Montecristi.	1		
	Gestores culturales.	Portoviejo.	1	2	
		Montecristi.	1		
Investigador histórico.	Manta.	1	1		
Transecto y Observación.	Caficultores.	Santa Ana.	4	7	Observar hechos y realidades sociales, económicas y culturales de la sociedad.
	Comerciantes.	Portoviejo.	1		
	Artesanos.	Montecristi.	1		
	Pescadores.	Manta.	1		
			TOTAL.	201	

Nota: Matriz de resumen de técnicas de investigación de campo. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

10.3. Recursos.

Cuadro 26.

Matriz de recursos humanos, materiales, tecnológicos y económicos.

Recursos.	Involucrados.
Humanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Equipo multidisciplinario: Técnico ambiental, turístico, diseñador gráfico, arquitecto, sociólogo, contador. • Estudiantes egresados (2). • Personal docente de la carrera de Ingeniería en Ecoturismo. • Funcionarios del Ministerio de Turismo, Ministerio de Cultura y Patrimonio, Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura. • Actores claves de la Corporación Centro Cívico Ciudad Alfaro. • Funcionarios del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales. • Comunidades involucradas en el proyecto. • Historiadores y artesanos de los cantones involucrados. • Actores turísticos agremiados a la FENACAPTUR.
Materiales.	<ul style="list-style-type: none"> • Papel. • Carpetas. • Papelotes. • Marcadores. • Bolígrafos. • Material bibliográfico.
Tecnológicos.	<ul style="list-style-type: none"> • Internet. • Computadoras. • Impresoras. • Proyector.
Económicos.	<ul style="list-style-type: none"> • Gastos operativos: USD \$ 3.623,60

Nota: Matriz de recursos humanos, materiales, tecnológicos y económicos. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

10.4. Población y muestra:

10.4.1. Tipo de muestra.

Aleatoria simple.

10.4.2. Tamaño de la muestra.

Se aplica la siguiente fórmula:

$$n = \frac{(z)^2(p)(a)(N)}{(z)^2(p)(a) + (N)(e)^2}$$

a)-Datos para calcular la muestra de habitantes:

n= Tamaño de la muestra.

N= Población: 624185

p= Probabilidad de ocurrencia: 0,5

a= Probabilidad de no ocurrencia: 0,5

z= Nivel de confiabilidad: 0,95

e= Error de muestreo: 0,05

Desarrollo:

$$n = \frac{(0,95)^2(0,5)(0,5)(624185)}{(0,95)^2(0,5)(0,5) + (624185)(0,05)^2}$$

$$n = \frac{(0,9025)(0,5)(0,5)(624185)}{(0,9025)(0,5)(0,5) + (624185)(0,0025)}$$

$$n = \frac{140831,741}{0,225625 + 1560,463}$$

$$n = \frac{140831,740}{1560,688}$$

$$n = 90,237$$

$$n = 90,24$$

$$n = 90$$

b)-Datos para calcular la muestra de turistas:

n= Tamaño de la muestra.

N= Población: 433831

p= Probabilidad de ocurrencia: 0,5

a= Probabilidad de no ocurrencia: 0,5

z= Nivel de confiabilidad: 0,95

e= Error de muestreo: 0,05

Desarrollo:

$$n = \frac{(0,95)^2(0,5)(0,5)(433831)}{(0,95)^2(0,5)(0,5) + (433831)(0,05)^2}$$

$$n = \frac{(0,9025)(0,5)(0,5)(433831)}{(0,9025)(0,5)(0,5) + (433831)(0,0025)}$$

$$n = \frac{97883,119}{0,225625 + 1084,578}$$

$$n = \frac{97883,119}{1084,804}$$

$$n = 90,231$$

$$n = 90,23$$

$$n = 90$$

11. Análisis de resultados.

11.1. Información histórica, cultural y turística en torno a la antigua ruta ferroviaria.

11.1.1. Datos históricos de la Ruta Central en Manabí.

a)-Datos históricos generales: Se sabe que inicialmente “el medio de transporte más eficaz era ir a lomo de un caballo, mula o burro, pero no fue hasta la época de la colonia y los primeros años de la República que el transporte clásico sería la carreta”. (Cedeño, 2014, p. 11)¹⁵².

Y en Manabí, “sólo las importantes familias poseían carruajes, unos más rústicos que otros”. (Cedeño, 2014, p. 12)¹⁵³. Eran utilizados para “transportar de un lugar a otro a los hacendados y familias opulentas”. (Cedeño, 2014, p. 12)¹⁵⁴.

La aparición del ferrocarril mejora notoriamente el sistema de transportación puesto que antes de su llegada “se lo realizaba en balsas por el río Portoviejo” (Cedeño, 2009, p.117)¹⁵⁵ en el caso de Santa Ana.

Investigando en la obra de Cedeño¹⁵⁶ (2009) se transcribe las características de este medio de transporte:

Con estructura de madera, ruedas de hierro, asientos tapizados de cuero y halado por caballos... Esta forma de transporte también formó parte del movimiento comercial de las zonas costeras de Manabí... entre ellos Manta, Bahía, Puerto Cayo, y Jaramijó. En especial el caso de Manta y Bahía donde se concentraba el mayor afluente de mercancías. (p. 29).

152 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Editorial Mar Abierto.

153 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Editorial Mar Abierto.

154 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Editorial Mar Abierto.

155 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

156 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

Pero ya se veía venir el proyecto que cambiaría la vida de los ecuatorianos y manabitas. La construcción de líneas férreas. Continuando con la obra de Cedeño¹⁵⁷ (2009) se referencia que:

La visión de General Eloy Alfaro para darles prioridad en la construcción de vías férreas que a principio del siglo XX representaba una manera de transporte más seguro y productivo, tomando en cuenta que estos dos puertos manabitas prestaban las garantías para transportar el material de construcción que venía por mar desde otros países como Inglaterra, Francia, y Estados Unidos. (p. 5).

En el plano mundial los trenes o ferrocarriles estaban despuntando, eran símbolo de desarrollo de los pueblos y naciones que los adquirieran, es así que:

Entre 1860 y 1910, la cantidad de vías férreas pasó de poco más de 200 km a 1'000.000; de esta última cifra, más del 70% pertenecían a Europa y los Estados Unidos de América, país que por su desarrollo territorial explotó en gran escala el uso de los ferrocarriles (...) Los grandes monopolios industriales salieron al paso para buscar el apoyo de este medio de transporte que representaría el mayor adelanto vial de este siglo. (Cedeño, 2009, p. 18)¹⁵⁸.

Gracias al General Eloy Alfaro la provincia de Manabí no se desvinculó de este progreso mundial pues trajo consigo el progreso tecnológico del siglo XX, “dotando con dos inventos innovadores de la época como el telégrafo y el ferrocarril a vapor” (Cedeño, 2009, p. 22)¹⁵⁹ que fueron de vital importancia para la comunicación de sus poblados.

En la provincia se realizó la construcción de dos importantes rutas, pero fue la “Manta-Montecristi-Portoviejo-Santa Ana, también conocida como Tren Central la que pensó en algo más que vanidades, pensó en comercio, trabajo. No sólo se importaba sino

157 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

158 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

159 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

que se exportaban productos”. (Cedeño, 2016)¹⁶⁰. Como por ejemplo el transporte de productos desde la campiña manabita hacia el resto del país.

“Los productos que se comercializaban en ese entonces y se transportaban mediante el tren eran: madera de balsa que era exportada para la Segunda Guerra Mundial, la tagua, la caña guadua, hoja de tabaco y cítricos”. (Zambrano, 2016)¹⁶¹.

En su obra Cedeño¹⁶² (2009) cita que “Desde Manta se traía la manteca, jabón, caramelos, galletas y velas”. (p. 117). Mientras que desde Santa Ana “se transportaba la tagua, el piñón, higuierilla, la paja toquilla”. (p. 117).

El ferrocarril “era a vapor, es decir que funcionaba con leña y agua, necesitaba que el agua hirviera para que el vapor lo impulsara”. (Cedeño, 2016)¹⁶³, pero en “1918, la locomotora a vapor es reemplazada por los autocarriles o autoferros, las cuales son impulsadas por diesel y estos eran más rápidos”. (Miranda, 2016)¹⁶⁴.

160Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Jaime Cedeño Saltos, encargado de Museo de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: Tren Central en Manabí]. Grabación en video.

161 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Mario Marlon Zambrano Segovia, jefe del departamento de turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

162 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

163Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Jaime Cedeño Saltos, encargado de Museo de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: Tren Central en Manabí]. Grabación en video.

164 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo 16). [Entrevista con Alberto Miranda, gestor cultural: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: *Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana*]. Grabación en video.

b)-Hitos históricos: La construcción del Tren Central en la provincia de Manabí contiene algunos hitos o datos históricos que son de relevancia para las actuales y futuras generaciones, a continuación se explican las siguientes:

Gran parte de la realización de esta obra se dio gracias a la motivación y gestión del señor Pedro Gozenbach. Aquel notable hombre en:

1902 es nombrado cónsul en Manta, trasladándose inmediatamente a esta ciudad. Paralelo a esta actividad incursiona en el comercio asociándose con el Sr. Karl Voelcker, cuya sociedad denominaron “Casa Voelcker & Gonzenbach”. Esta compañía se dedicó a la exportación de productos agrícolas ecuatorianos como la tagua, caucho, etc. Y la importación de maquinaria y mercancía en general.

Esta compañía por otro lado incursionó en un proyecto de gran envergadura como fue la construcción del ferrocarril Manta-Santa Ana.

Después de la ruptura de la sociedad Voelcker & Gonzenbach. Don Pablo vuelve a interesarse en la construcción de la línea férrea que uniría Manta, Montecristi, Portoviejo, Santa Ana. De cuyo proyecto recibe una respuesta favorable de don Archer Harman concesionario del ferrocarril Guayaquil-Quito, más la aprobación del estado que suscribe el ejecútese firmado por el Sr. Presidente General Eloy Alfaro. (Cedeño, 2009, p. 94)¹⁶⁵.

El “8 de noviembre de 1909 Eloy Alfaro se comunicaba telegráficamente con el cantón Montecristi aprobando definitivamente el contrato de la construcción del Ferrocarril Manta-Montecristi-Portoviejo-Santa Ana-Olmedo-Quito. (Cedeño, 2009, citado en Cedeño, 2014, p. 18)¹⁶⁶.

En “1909 - El 7 de noviembre se firmó el contrato del Ferrocarril Manta-Santa Ana. Firmado por el alemán Pedro Gozenbach, de la empresa Inglesa The Central Railway of Ecuador Limited”. (Palma, 2008, p. 11)¹⁶⁷.

165 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

166 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

167 Palma, J. M. (2008). *Historia del ferrocarril en Ecuador*. Manta: Editorial Libromanta.

En “1911 Manta se une al progreso de Bahía” (Cedeño, 2009, p. 87)¹⁶⁸, el “29 de abril (...) con la concurrencia del Coronel Olmedo Alfaro en representación del Presidente Eloy Alfaro”. (Cedeño, 2009, p. 10)¹⁶⁹.

Manabí siendo un pueblo lleno de tradiciones y festividades no podía dejar de celebrar la llegada de esta magnífica obra como se lo describe en la obra de Cedeño¹⁷⁰ (2014):

Se cumplió con el acto de la colocación simbólica del primer riel que iba a ser utilizado en la estación de Manta, todos los ciudadanos del puerto acudieron al evento y a grito unísono vitoreaban el nombre de Alfaro y de Don Pablo Gonzenbach, luego la celebración continuó con el acompañamiento de la banda musical de Montecristi que entonaba hermosas marchas y pasacalles. (p. 17).

En “1912 - El ferrocarril llegó a Montecristi el 15 de agosto”. (Palma, 2008, p. 11)¹⁷¹.

Respecto a la recepción de la obra:

En el tren de las nueve y media de la mañana con el saludo protocolario que estuvo a cargo del Sr. José Braulio Escobar, quien presentó el saludo a Montecristi, el cual fue contestado por el señor Ezequiel Arcentales como presidente del Consejo y el Sr. Aníbal San Andrés como Presidente del Comité de recepción. Alfaro no alcanzó a ver la obra realizada en su pueblo natal debido a que fue asesinado y arrastrado en Quito “el 28 de enero de 1912”. (Rodríguez, 2016)¹⁷².

En “1913 El ferrocarril llegó a Portoviejo el 19 de abril”. (Palma, 2008, p. 11)¹⁷³. De acuerdo al evento de recepción del tren:

A las 11 de la mañana llegó por primera vez a Portoviejo la locomotora No. 1 con un coche de pasajeros, y a pedido del intendente don Pedro Elio Cevallos, regresando el mismo día a Manta, llevando los siguientes pasajeros: Manuel Poggio y Lugo, su hija Nieve Poggio, Pedro Elio Cevallos, Jorge I. Lara, Pedro Pablo Cantos, Alejandro Jácome Espinoza, Elías Navas, Sebastián A. Vélez, Roberto Cevallos, el ingeniero Gerente Willian Donald Payc.

168 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

169 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

170 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

171 Palma, J. M. (2008). *Historia del ferrocarril en Ecuador*. Manta: Editorial Libromanta.

172 Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Luis Rodríguez, guía turístico del Centro Cívico Ciudad Alfaro: Rutas del tren en Manabí]. Grabación en video.

173 Palma, J. M. (2008). *Historia del ferrocarril en Ecuador*. Manta: Editorial Libromanta.

Desde el 3 de mayo de 1913 ya había empezado el preámbulo de lo que iba a ser la inauguración de la llegada del ferrocarril a la estación de Portoviejo, donde los festejos cívicos habían empezado con mucha algarabía.

El día 4 de mayo fecha señalada para la llegada del ferrocarril, se inició con el siguiente programa:

- 5 AM. Salvas de todos los cuerpos militares y de policía.
- 8 AM. Izada del Pabellón Nacional.
- 10 AM Gran Revista Militar del Batallón Manabí.
- 12 AM Salvas en la Plaza de Armas.
- 14 PM Sesión Solemne del Consejo Municipal siendo el Gobernador de Manabí el Sr. Armando V. Espinel.

13h30 PM después de la formación de las unidades militares, de policía y bomberos y enlazadas las banderas de Portoviejo e Inglaterra, se procede al acto solemne de recibir el convoy que anunciará su arribo con tres pitadas y que serán saludados con el Himno Nacional del Ecuador.

Después de esto hará uso de la palabra el presidente de recepción y del Concejo, y de regreso a la Casa Municipal se hará la repartición de las tarjetas conmemorativas del acto. Allí el señor Ernesto Vera C. en representación del Comité, hará entrega de una tarjeta de Oro al señor Pablo Gonzenbach, como tributo de gratitud por su inquebrantable constancia en la realización de la obra del ferrocarril.

Los festejos duraron hasta el 5 de mayo donde hubo Kermesses, juegos de cintas, retretas y juegos artificiales. (Cedeño, 2009, pp. 108 y 109)¹⁷⁴.

Un año después, en “1914 - El ferrocarril llegó a Santa Ana el 22 de abril”. (Palma, 2008, p. 11)¹⁷⁵. La fecha de llegada del tren al cantón de Santa Ana, no está totalmente esclarecida pues según la obra de Cedeño¹⁷⁶ (2009) “el 9 de julio de 1914”. (p. 117).

En cuanto a la fiesta de recepción en aquella obra de Cedeño¹⁷⁷ (2009) se cita lo siguiente:

Se encendió la fiesta con comparsas, salvas, dianas y campanas al vuelo, en la madrugada de aquel día se despertaron hasta las golondrinas con el ruido de la llegada del tren.

En la terminal de Santa Ana se contó con el recibimiento del presidente del Consejo del ferrocarril, que estuvo organizado por distinguidas matronas del cantón.

El comité de recepción estaba conformado por Ana Bowen, Mercedes Cañarte de Reyes, Pepita Reves de Saltos, Rosenda Campos de Cedeño, Carmen Mieles de Monge, Sara Peñarrieta de Guadamud, Rosa Alarcón de Sierra, Lucrecia Balda de Cevallos, Inés Alarcón de Mieles, Jacinta Hidrovo de Murillo, Lucía Chávez

174 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

175 Palma, J. M. (2008). *Historia del ferrocarril en Ecuador*. Manta: Editorial Libromanta.

176 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

177 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

Cañarte, Lola Jaramillo Montalván, Florentina y Martina Caicedo Quiroz, Rosa Jaramillo, Rosa Hidrovo Velázquez, Eleodora García Azúa, Pacífica Arangundi, Eulalia y Cecilia Romero Loor. (p. 117).

FERROCARRIL CENTRAL del ECUADOR

Este ferrocarril fue construido en 1912, por contrato con el Gobierno del Ecuador y con **FONDOS PROPIOS** de la Compañía Inglesa denominada **THE CENTRAL RAILWAY OF ECUADOR Ltd.**, cuya sede está en Londres. Empezó a funcionar normalmente en el año de 1913.

Extensión de la línea 60 Kilómetros
Ancho de la vía 0.75 centmts.

Interdiariamente corren trenes de pasajeros y diariamente, de carga. Los primeros salen de las estaciones extremas [Manta-Santa Ana] a las 7-1½ a. m. y llegan a uno y otro lado a las 11-1½ a. m., con escala en las estaciones que indica el cuadro en la página siguiente.

FLETES: se hallan clasificados en las clases de 1ª, 2ª y 3ª, con los tipos de \$ 0.025, 0.1875 y 0.0157, respectivamente, por quintal, por kilómetro.

Su personal directivo actual:

Gerente:	Contador-Cajero
W. J. C. Scrutton	J. Salvador Mata
Jefe de Tráfico:	Jefe de los Talleres:
L. R. Castillo D.	Evangelista Palau
Jefe de Vía:	Onofre Tapia

Gráfico No. 30. Ferrocarril Central del Ecuador. Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. República del Ecuador. p. 32.

c)-Antiguas estaciones: La estación de Manta “parte desde donde actualmente se encuentra la casa Centeno, tras INEPACA en las calles 4 y 5. Ahora estación de las Reinas del Camino. Donde había una enrioladura circular donde los trenes y vagones fueran colocados de regreso, rumbo a Santa Ana. (Cedeño, 2014, p. 29)¹⁷⁸.

178 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

En la ciudad de Manta se encontraba también los talleres del tren ubicados en la avenida 4 según la obra de Cedeño¹⁷⁹ (2009):

Empieza la enrielladura a abrirse paso desde la ciudad de Manta hacia Montecristi, tomando la vía donde actualmente es la avenida 4 de noviembre o conocida también como la doble vía, llegando a la zona de Masato se topan una laguna que les impide avanzar, pero ya pasando el invierno es superada esta adversidad. (p. 101).



Gráfico No. 31. Antigua estación del tren en el cantón Manta. Instaurada en 1911. Terreno ubicado actualmente en la Av. 11 entre las calles 4 y 5 atrás de INEPACA. Fuente: Fotografía tomada por Villegas Loor Yaritza.

La estación ferroviaria en Montecristi “estaba ubicada en el sector conocido como el pueblito, llamada ahora parroquia Aníbal San Andrés, que se encuentra pasando la actual carretera que va a Portoviejo”. (Cedeño, 2009, p. 102)¹⁸⁰.

179 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

180 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.



Gráfico No. 32. Antigua estación del tren en el cantón Montecristi. Instaurada en 1912. Terreno ubicado actualmente en la Calles Guillermo Balda y Flavio Alfaro Esquina, frente al parque de la parroquia. Fuente: Fotografía tomada por Villegas Loor Yaritzza.

En Portoviejo la situación se tornó problemática, puesto que no había conformidad con el lugar destinado por el Concejo Municipal de la ciudad y el Gobernador de la provincia en el año 1913 para la construcción de la estación del tren, es así que se envía el siguiente comunicado al Ingeniero del ferrocarril:

Tomando en cuenta las ventajas que representaría al comercio y la población la mayor proximidad de la estación en esta ciudad de la vía férrea que se construye de Manta a Santa Ana, y que se entregue este pedido a nombre del pueblo de Portoviejo al señor Ing. Jefe para que la estación no se construya en San José (Andrés de Vera) como se trata de hacerlo, ya que no es el punto conveniente ya que esta queda muy distante del centro de la ciudad, por lo tanto debería ser edificada en Puerto Real. (Cedeño, 2009, pp. 106 y 107)¹⁸¹.

Acuerdo cuya contestación según Cedeño¹⁸² (2009) es la siguiente:

En sesión del 23 de Mayo se leyó la contestación del ingeniero del Ferrocarril, quien manifiesta:
 He determinado el punto de San José y no en Puerto Real como lugar para la estación, debido que en aquel lugar no existe un plano de suficiente extensión para el cambio de líneas, depósitos de agua, oficinas, etc.

181 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

182 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

No debe tomarse en cuenta la distancia del centro de la ciudad es propensa a extenderse hacia fuera de sus límites. Razones son estas para que desistan de este convenio. (p. 107).



Gráfico No. 33. Antigua estación del tren en el cantón Portoviejo. Instaurada en 1913. Terreno ubicado actualmente en la calle 15 de Abril, entre Miguel H. Alcívar y Teodoro Wolf al frente del Edificio El Estanco. Fuente: Fotografía obtenida de Google Maps.

La estación de Santa Ana “quedaba cerca de la casa de don Ángel Arteaga, al frente de lo que hoy es el centro educativo Simón Bolívar”. (p. 117).



Gráfico No. 34. Antigua estación del tren en el cantón Santa Ana. Instaurada en 1914. Terreno ubicado actualmente en la vía Portoviejo-Poza Honda, en la entrada de Santa Ana, frente al Colegio Simón Bolívar y diagonal al Parque de la Madre. Fuente: Fotografía tomada por Villegas Loor Yaritza.

d)-Sucesos y accidentes del ferrocarril Manta-Santa: La ruta Manta-Santa Ana encierra muchos acontecimientos, personajes históricos, anécdotas e incluso máquinas que sintetizan la esencia de lo que fue el tren Central de Manabí, es así que sus habitantes dentro de un promedio de 80 años aún conservan piezas de lo que alguna vez fue el tren y recuerdos del pito o sonido de la locomotoras o de “los oficiales gritando Portoviejo, Colón, Lodana, y Santa Ana.” (Cedeño, 2009, p. 102)¹⁸³.

Entre estas máquinas se destacó la locomotora número 21 que fue un símbolo de aquella ruta ferroviaria y que marcó la vida de muchos de los que tuvieron el gusto de conocerla.

Continuando con la obra de Cedeño¹⁸⁴ (2009):

Quizás uno de los referentes mitológicos de los trenes de Manta, fue la máquina N° 21, que era la locomotora más grande y más veloz que existía en esta vía. Muchas historias se cuentan de ella ya que su capacidad era factible para la movilización de carga y de pasajeros al mismo tiempo. (p. 97).

Existieron también seres humanos que se hicieron notar en aquella época gracias a su trabajo y a la forma de cómo se enfrentaban a las paralelas de acero, uno de estos personajes históricos fue el señor Rómulo Rodríguez “conocido por ser uno de los mejores conductores de las locomotoras, y además por sus servicios de mantenimiento y asistencia mecánica en el taller de Tarqui” (Cedeño, 2014, p. 39)¹⁸⁵ y cuyo oficio u profesión le dio lo bautizó como el “Rompe Viento”.

183 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

184 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

185 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

Continuando con la obra de Cedeño¹⁸⁶ (2014) se cita que:

Hablar de “Rompe viento” es trasladarnos a finales de los años 30 cuando se hizo común bautizar con un nombre a los trenes, según las características propias de la máquina, la 21, La Tica, La Cucaracha, Negrita, etc. Estos son algunos de los nombres que identificaron a las máquinas de la ruta Manta – Santa Ana. Pues también los trabajadores se conocían por su sobrenombre según las hazañas y proezas en la vía férrea, entre estos tenemos al más veloz Rompe Viento, Suicidio, Míster Oración, Loma Abajo, etc. (p. 39).

A raíz del poco mantenimiento de las vías férreas comenzaron a suscitarse varios accidentes en el sector o tramo del Cerro Guayabal y el declive del Cerro de Hojas donde se encontraba ubicado “el cambio de vía, considerada en tiempos de las locomotoras como el sector de mayor peligro tanto para los trenes que bajaban el cerro como los que subían” (Cedeño, 2009, p. 103)¹⁸⁷.

Aquellos eventos catastróficos se daban por tres motivos:

Cuadro 27.

Motivos de los accidentes del tren.

No.	Motivos.
1	En ciertas ocasiones de época de invierno los deslaves hacían que los rieles estuvieran resbalosos y existían descarrilamientos y de nada servían los frenos.
2	Los itinerarios no se planificaban debidamente, y esto hacía que se encontraran de frente algunas locomotoras, porque esta ruta solo contaba con una vía y en este sector se debía esperar en dicho sitio para que se hiciera el cambio de rieles estacionarios, que eran como extensiones de la línea en forma de oreja, y de esta manera evitar estos inconvenientes.
3	Imprudencia de peatones también serían parte de algunas de las crónicas de atropellamiento en las vías del ferrocarril.

Nota: Tabla de motivos por los cuales se suscitaron varios accidentes ferroviarios. Cedeño, J. (2009). *El Canto de los rieles*. p. 103.

186 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

187 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

Leyendo en El Diario Manabita¹⁸⁸ (1934) se cita un ejemplo de dichas catástrofes:

Un autocarril comienza a descender una pendiente y los pasajeros tienen que arrojar a los barrancos. La locomotora que viajaba de Manta, choca en mitad del Cerro de Hojas con el autocarril que salió de Portoviejo en la mañana de ayer y lo destroza y hace saltar de la vía. Numerosos heridos y contusos. (p. 1).

e)-Desaparición del ferrocarril: “Después de 35 años, en 1946, desaparece el tren debido a la construcción de vías, el autoferro pierde jerarquía pues era de más abolengo la persona que tuviera su carro propio”. (Miranda, 2016)¹⁸⁹.

“La causa de la desaparición de los ferrocarriles se dio cuando termina la Segunda Guerra Mundial, entonces los norteamericanos para salir del exceso de vehículos que poseían comenzaron a dar préstamos a todos estos países para la construcción de carreteras”. (Muentes, 2008, entrevistado en Banco Central del Ecuador y Museo Centro Cultural Manta, 2008)¹⁹⁰.

Contrastando la información recibida en la entrevista realizada al Gestor Cultural Miranda, se conoce que “los carros que llegan a los países latinoamericanos son de la marca Ford”. (Miranda, 2016)¹⁹¹.

Por otra parte Cedeño¹⁹² (2009) referencia que “el motivo fundamental de la desaparición del transporte ferroviario en Manabí se basó en problemas económicos que hacían muy difícil la tarea de mantenimiento de las máquinas y las vías”. (p. 122).

188 Los accidentes ferroviarios de ayer. (1934, marzo 29). El Diario Manabita. p. 1.

189 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo 16). [Entrevista con Alberto Miranda, gestor cultural: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: *Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana*]. Grabación en video.

190 Banco Central del Ecuador y Museo Centro Cultural Manta. (2008, Febrero). *En los tiempos del tren: Memorias del tren*. [Documental]. Manta.

191 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo 16). [Entrevista con Alberto Miranda, gestor cultural: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: *Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana*]. Grabación en video.

192 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

En sus últimos años el tren perdió su magia y encanto, una obra tan importante para el desarrollo de la provincia había quedado relegada por el poco mantenimiento y aparición de la tecnología. Cedeño¹⁹³ (2009) en su obra describe como fue el último paso que dio la recordada máquina por estas tierras:

El último viaje que realizó el ferrocarril desde Santa Ana, fue el 15 de junio de 1945, el mismo que sufrió daños en el cantón Montecristi en el sitio Colorado, ahí permaneció tres días hasta ser remolcado hasta la ciudad de Manta donde fue llevado en una plataforma marina al Guayas, sus restos fueron a parar a Durán y luego recorrieron las montañas de la sierra, y la tan recordada máquina n° 21 fue desembarcada en San Lorenzo de Esmeraldas. Muchos salieron a despedir las locomotoras que daban su última pitada, uniéndose a la tristeza y las lágrimas de muchas de las personas que compartieron con ella toda su vida. (p. 131).

Una publicación del Diario Manabita (1946) citada por Cedeño¹⁹⁴ (2009) referencia el último titular que se escribió relacionado con la desaparición total del tren “Tránsito Ferroviario entre Manta y Santa se suspenderá definitivamente a fines de este mes (...) 23 de Mayo de 1946”. (p. 130).

En cuanto a los vestigios del tren es muy poco lo que se conoce, pero realizando la investigación para el presente trabajo se supo que algunas personas aún guardan en sus casas restos del mismo. Un dato sobre este tema lo tiene Cedeño (2014)¹⁹⁵ que en su obra cita lo siguiente:

Poco se sabe del destino de las máquinas, herramientas, y rieles del ferrocarril, pero es obvio que con la construcción del Ferrocarril del Norte entre Ibarra y San Lorenzo de Esmeraldas, estos materiales fueron llevados desde el puerto de Manta haciendo una escala de repartición de los mismos en Durán. (p. 77).

193 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

194 Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.

195 Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

11.1.2. Datos culturales de la Ruta Central en Manabí: Diálogo de saberes, oficios y saberes ancestrales.

La naturaleza del presente proyecto es de índole cultural, donde se rescata la memoria histórica del antiguo tren central manabita, es así que se incluye en el trabajo el aporte de los saberes ancestrales que enriquecen la investigación y que a su vez han sido parte de la población a lo largo del tiempo. En este caso analizaremos el oficio de pepitear:

a)-Saberes ancestrales del cantón Santa Ana: Parte del compromiso ético del presente estudio, ha sido el intercambio de saberes y conocimientos que las personas del cantón Santa Ana han facilitado para lograr los fines que persigue ésta investigación, lo cual lleva a un proceso de reflexión en el que se puede notar que muchos de sus conocimientos, oficios y saberes al no ser documentados y aunque se mantienen en la memoria colectiva de sus habitantes, corren el riesgo de desaparecer.

Vale subrayar que además de la importancia que tienen estos oficios y saberes que a través de su accionar han marcado la historia de un pueblo, son de gran ayuda para comprender las sociedades actuales y sus relaciones con los contextos económicos, culturales y turísticos. Tal como lo señala Panikkar¹⁹⁶ (1996), “el diálogo entre culturas exige no sólo el respeto mutuo, sino también un mínimo de conocimiento mutuo, que no es posible sin simpatía y amor”. (p. 31).

196 Panikkar R. (2015, marzo 15). Comunidades: Saberes y conocimientos originarios, tradicionales y populares. *Revista de Ciencias de las Religiones*.1. Consultado el 12 de mayo, 2016. En: http://book.floksociety.org/wp-content/uploads/2015/05/3_2_-_Saberes.pdf

Analizando informaciones disponibles en la revista digital Folclore, un artículo de Crespo y Vila¹⁹⁷ (2014) se cita lo siguiente respecto a los saberes ancestrales dentro de la Economía Social del Conocimiento (ESC):

Los saberes ancestrales, tradicionales y populares del Ecuador deben tener un rol trascendental dentro de la construcción de este ecosistema de ESC y de una gestión alternativa del conocimiento, ya que la propia propuesta y puesta en marcha de un proyecto civilizatorio alternativo como el Buen Vivir (Sumak Kawsay), proviene justamente de una sabiduría ancestral y de unas prácticas históricas de resistencia a la colonialidad, a la modernidad y al capitalismo global que prevalece hoy en día. (p. 3).

Muchos de los oficios y saberes que se recrean en el cantón Santa Ana coinciden con los argumentos de estos autores, parten de una necesidad del conocimiento mutuo, hasta los matices de simpatía y amor con los que son realizados y contados a propios y extraños.

Leyendo un texto de Bastidas y colaboradores¹⁹⁸ (2009) se transcribe lo siguiente:

Al ser el diálogo de saberes una propuesta humanista, requiere que los participantes asuman que el ser humano tiene un valor por lo que es, no por lo que sabe y tiene. No tiene como fin lograr que el otro piense o actúe de una manera determinada, pues se basa en el respeto y en el fortalecimiento de la autonomía. (...) Lo anterior implica reconocer al otro como individuo, como sujeto con capacidades para construir una visión propia y actuar con criterio, y como quien finalmente toma las decisiones teniendo en cuenta sus circunstancias socioeconómicas y culturales y sus características personales. (pp. 8 y 9).

b)-Recolectores de café, el oficio de pepitear: El café es una bebida universal que se la encuentra en algunos países del mundo, su contextura y precio varían dependiendo del lugar donde se localice, pues se presenta como bebida caliente, fría, helados u otras

197 Crespo, J. y Vila, D. (2014, diciembre 20). Saberes y conocimientos ancestrales, tradicionales y populares: El buen conocer y el diálogo de saberes dentro del Proyecto Buen Conocer. *Flok Society*. Consultado el 12 de mayo, 2016. En: <http://flokociety.org/docs/Espanol/5/5.3.pdf>

198 Bastidas, M., Pérez, F., Torres, J., Escobar, G., Arango, A. & Peñaranda, F. (2009). El diálogo de saberes como posición humana frente al otro: referente ontológico y pedagógico en la educación para la salud. *Invest Educ Enferm*. Consultado el 12 de mayo, 2016. En: http://parquedelavida.co/images/contenidos/el_parque/banco_de_conocimiento/el_dialogo_de_saberes_como_posicion_humana_frente_al_otro.pdf

variedades. En la República del Ecuador tradicionalmente se lo consume hasta la como una bebida caliente, dulce o mezclado con leche.

Para la realización de este apartado, se parte de un análisis de la historia del café en el mundo, en la República del Ecuador, para aterrizar finalmente en el oficio de pepitear, llevado a cabo en la provincia de Manabí.

Cabe señalar también que el trabajo de investigación se nutre de varias entrevistas realizadas a personas claves en el oficio y otras a actores claves en el desarrollo del cantón, que han tenido relación con el oficio y arte del café.

c)-Historia del café en el mundo: Consultando informaciones disponibles en el sitio web International Coffee Organization¹⁹⁹ (s.f.) datos de la historia del café en el mundo, se cita que: “Esa historia empieza en el Cuerno de África, en Etiopía, donde el cafeto tuvo su origen probablemente en la provincia de Kaffa”.

e)-Introducción del café en la República del Ecuador: Analizando el Informe de terminación de Proyecto Manejo Integrado de la Broca del café²⁰⁰ (2002) se cita que:

Noticias sobre el café, en Ecuador, se tienen desde 1860 (...) El café se produce en 20 de las 22 provincias del país lo cual denota la gran importancia socioeconómica del sector (...) Ecuador es uno de los 14 países, entre cerca de 70, que tiene producción mixta. (p. 8).

199 International Coffee Organization. (s.f.). *Historia del café*. [En línea]. Consultado: [04, mayo, 2016] Disponible en: http://www.ico.org/ES/coffee_storyc.asp

200 Asociación Nacional de Exportadores de café. (2002). *Café en Ecuador: Manejo de la broca del fruto*. República del Ecuador: Autor.

f)-El café en la provincia de Manabí: Podemos citar por experiencia que Manabí es una provincia agrícola y ganadera por excelencia.

Examinando la entrevista realizada a Zambrano²⁰¹ (2016) se cita que “una de las principales fuentes de ingreso del cantón en aquella época fueron la balsa, el plátano, el café y el cacao”. Por otro lado investigando informaciones disponibles en el sitio web El Diario Manabita²⁰² (2013) se cita que “el 33% del café del país es manabita”.

Como vemos, dentro de los productos que se cultivan y cosechan en el movimiento agrícola se encuentra el café, que no es algo que crezca empíricamente. Para que el producto terminado o el extracto de café conocido como “café pasado” lleguen a los hogares manabitas requiere de un determinado proceso.

Catagua²⁰³ (2016) añade que:

Se saca el café maduro, se pone a secar luego se pila en un bunque, se ventea para separar la cascara de la pepa y luego se tuesta en una paila como se llamaba antes añadiéndole azúcar y con una cuchareta se revuelve constantemente, a las madres de familia les producía dolor de cabeza en ocasiones puesto que la cafeína es una droga que al momento que se está quemando en mayor intensidad produce dolor de cabeza y el aroma era tan fuerte que recorría grandes distancias tomando en cuenta que en esa época las casas estaban ubicadas de manera distante y de tarde por ejemplo mi mamá decía mi comadre Luz está tostado café pues llegaba el aroma de lejos, luego se muele en un molino y se pasa en un filtro para hacer el café pasado.

201 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Mario Marlon Zambrano Segovia, jefe del departamento de turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

202 El Diario Manabita, (2013, junio 4). El 33% del café del país es manabita. Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/267816-el-33-del-cafe-del-pais-es-manabita/>[2016, marzo 13].

203 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con José Catagua, jefe del departamento de participación ciudadana del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

Por otra parte analizando la entrevista realizada a Pico²⁰⁴ (2016) explica datos del sembrío de este producto:

Este proceso consiste en que los primeros años se siembra el café, mezclándolo con otros productos como el maíz para contribuir con la fertilidad de la tierra y al siguiente año se cultiva netamente café al mismo tiempo que se le propicia sombra con plantas como el plátano, para que dentro de dos o tres años ya se vean frutos y al cuarto año se establezca la producción de café.

Una de las tareas que sobresalen dentro de la actividad agrícola es el pepiteo. En la entrevista realizada a Catagua²⁰⁵ (2016) nos explica más al respecto “Pepitear es sacar las pepitas maduras del gajo cuando recién empieza a madurar el café ya que éstas no lo hacen de golpe”.

El análisis de Catagua no se contradice con lo que detalla Pico, O²⁰⁶ (2016) “eran varios pases de cosecha que se hacían dentro de la misma cosecha, el pipiteo era coger el fruto que iba madurando y se iba dejando el verde, hasta dejar pasar 15 días, 21 días o 1 mes cuando ya estaba maduro”.

Continuando con la información proporcionada en la entrevista realizada a Catagua²⁰⁷ (2016) en relación a la recolección del café nos indica que:

Cuando las pepas maduras eran pocas se las tiraban y regaba en la pampa cuando hacía sol para que este las secase bien y luego se unieran a las verdes, lo que se llamaría posteriormente café en bolas o café oro. Aquellos granos una vez secos, tomaban una coloración oscura, se los pilaba, colocaba en sacos y luego se vendían.

204 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Wilfrido Antonio Pico Mera, técnico del departamento de ambiente del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

205 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con José Catagua, jefe del departamento de participación ciudadana del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

206 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Oswaldo Pico, técnico del departamento de turismo y producción del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

207 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con José Catagua, jefe del departamento de participación ciudadana del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

Anteriormente, por los meses de septiembre y octubre los campesinos empezaban a sacar ese fruto en bolas que lo tenían como una especie de alcancía para que fuera comprado por los grandes comerciantes, ellos lo exportaban o una parte lo pilaban para venderlo en granos que servía para tostar, moler y extraer la esencia; en épocas de invierno en cambio se vendía el café cereza o maduro. En ocasiones a pesar de pepitear una que otra pepa verde se mezclaba entre las maduras, y ya que esas no se vendían, en las casas habían unas salas grandotas en medio de estas se encontraban pilos de café, la gente recogía los granos, jalaban un poco hacia su cuerpo, separaban los verdes y el maduro lo iban tirando a un lado.

Pico²⁰⁸ (2016) señaló que “en su hogar antes de que llegue a su mesa una buena taza del delicioso café pasado se realizan las tareas de pilar, tostar y moler, actividades que están siendo relegadas por el café procesado”. En sí, es debido al esfuerzo de hombres y mujeres que se han dedicado a través del tiempo a esta tradicional labor.

En la campiña manabita, cantones como Jipijapa, Santa Ana y Olmedo es común degustarla en el desayuno o en tardes y noches frías. Pico²⁰⁹ (2016) alabó “la labor que viene realizando un conocido comerciante jipijapense llamado Bolívar Vidal Mendoza” con el producto que lleva su mismo nombre.

Examinando informaciones disponibles en el sitio web La Revista-El Universo, un artículo de Pinchevsky²¹⁰ (2013) se transcribe que “muchos lo conocen como el Juan Valdez ecuatoriano. Bolívar Mendoza es un comerciante de Jipijapa convertido en símbolo del turismo y la cultura local”. El aprovecha eventos como la Feria Internacional del Turismo en Ecuador (FITE) y otros para promover su producto de orgullo ecuatoriano.

208 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Wilfrido Antonio Pico Mera, técnico del departamento de ambiente del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

209 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Wilfrido Antonio Pico Mera, técnico del departamento de ambiente del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

210 Pinchevsky, M. (2013, agosto 11) Bolívar Mendoza: El café es cultura. El Universo. [En línea], Español. Disponible: <http://www.larevista.ec/comunidad/cuerpo-y-alma/bolivar-mendoza-el-cafe-es-cultura> [2016, mayo 4].

El cultivo del café en la provincia es realizado por pequeños productores. Ellos emplean básicamente la mano de obra familiar tanto en el trabajo agrícola como en el proceso de recolección, comercialización, transporte, preparación del grano para la exportación e industrialización, convirtiéndose así, en una actividad familiar que genera empleo tanto para la zona rural y urbana.

Así es el caso de Saltos²¹¹ (2016) agricultor con 86 años de edad, quien menciona refiriéndose a su familia: “Nosotros éramos 40 hermanos, nos dedicábamos al campo, ahora solo quedamos cuatro”. Además agrega: “Mis hijos comenzaron a aprender pero después se hostigaron”. (Saltos, 2016)²¹².

Es de reconocer además, el esfuerzo que realizan estos personajes quienes desde mucho tiempo atrás empiezan su jornada a tempranas horas de la madrugada, muchas veces sin importarles las condiciones climáticas como lluvias o frío con tal de aportar económicamente a sus familias.

Lo más probable es que las habilidades y técnicas empíricas de los oficios que se ven involucradas en esta actividad sean la primordial herencia que recibieron los campesinos de sus antepasados por varias generaciones.

211 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo). [Entrevista con Colón Saltos, agricultor del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

212 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo). [Entrevista con Colón Saltos, agricultor del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

Aquellas técnicas se vieron afectadas en una época de gran relevancia del café pues era uno de los productos más importantes de la zona, pero desafortunadamente su calidad decayó. Catagua²¹³ (2016) detalla que:

Llegó un tiempo en que los grandes comerciantes compraban el café como fuera, venía, la gente en su afán de venderlo todo de golpe, cosechaba todo hasta el café tierno, y eso es lo que ha dañado la calidad del café ecuatoriano aparte de que no se renovaron los cafetales, como en el caso Colombia, en Ecuador el promedio de producción de una hectárea de café es de entre 7 y 10 quintales y el vecino país está entre 25 y 30 quintales por ha. Porque ellos tecnificaron el café aparte de eso el mejor café del mundo es el colombiano porque el café que se procesa es solo el café maduro, aquí tenemos malas prácticas.

Por otro lado, esta actividad no solo se ve afectada en la calidad sino también en su valor económico. Colón²¹⁴ (2016) menciona que “el café es rentable cuando tiene precio, pero el precio que pagan ahora no es rentable”.

Tanta es la experiencia poseída por estos campesinos que conocen tan bien su oficio de vida, que para ellos hablar de adaptabilidad a climas y suelos es *pan comido* (término muy utilizado popularmente). Ellos se han establecido en terrenos que poseen limitadas opciones de producción, esta afirmación demuestra por sí sola la trascendental importancia de los caficultores.

Es así, que si bien es cierto no se toma en cuenta las fases lunares para el sembrío lo que se realiza es un semillero tal como señala Catagua²¹⁵ (2016) “hacían una especie de semillero así lo llamaban en los meses de noviembre y diciembre y ya en enero con las primeras aguas empezaban a sembrar”.

213 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con José Catagua, jefe del departamento de participación ciudadana del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

214 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo). [Entrevista con Colón Saltos, agricultor del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

215 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con José Catagua, jefe del departamento de participación ciudadana del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

Para Colón²¹⁶ (2016) es un orgullo ser agricultor, pues menciona: “mi mayor deseo es tener plata para comprarme una hacienda no mil hectáreas para dejarla perder, sino cincuenta para aprovecharla, veinte de potreros para criar ganados y el resto para sembrar yuca, café y plátanos”. Lo que nos hace ver que el sentir manabita sigue vivo.

11.1.3. Datos turísticos entorno a la Ruta Central en Manabí.

Tras los estragos ocasionados por el fenómeno natural suscitado el 16 de abril de 2016 es necesaria la actualización de la planta hotelera.

En la ciudad de Manta por su parte, tras la inspección técnica y el levantamiento de información de la plaza hotelera, se tiene los siguientes resultados: “Manta cuenta con 130 hoteles regularizados y 30 hoteles en trámite de legalización. De los 30, 24 colapsaron completamente, 6 hoteles que por estar dentro de la zona cero no pueden funcionar”. (Terán, 2016)²¹⁷.

En la ciudad de Portoviejo se llevó a cabo el “Plan de Turismo Seguro” para reactivación turística, donde se inspeccionó técnicamente y se realizó el respectivo levantamiento de información de la plaza hotelera arrojando los siguientes resultados:

En el cantón Portoviejo se tenía cuarenta hoteles activos, actualmente se tienen 17 ya operativos con el sello verde de seguridad; cinco más con sello amarillos que ya están con su respectivo cronograma de ejecución de obras menores para entrar en funcionamiento en los próximos quince días o un mes; 18 hoteles inactivos de los cuales, tres colapsaron completamente y 15 están en la categoría de inactivos porque están dentro de la zona cero. En Crucita hay 16 hoteles operativos y cinco en reparación. Se aspira que dentro de un mes este habilitado el 67% de la plaza hotelera del cantón. (Fernández, 2016)²¹⁸.

216 Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo). [Entrevista con Colón Saltos, agricultor del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.

217 Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Brenda Terán, Directora de la Dirección de turismo del GAD Municipal del cantón Manta: Funcionarios públicos: Tren Central de Manabí]. Grabación en video.

218 Fernández, S. (2016). *Video informativo de la Dirección Municipal de Turismo del GAD de Portoviejo.*

En la ciudad de Montecristi, tras la catástrofe suscitada el 16 de abril del presente año, se realizaron las debidas inspecciones en los diferentes hoteles y restaurantes que corresponden a la planta turística del cantón. Se obtuvieron los siguientes resultados: “Montecristi contaba con un total de cinco hoteles registrados, de los cuales tres presentan un 40% de daños y los dos restantes sin daño alguno”. (Lucas, 2016)²¹⁹.

Cuadro 28.
Matriz actualizada de establecimientos hoteleros en el cantón Montecristi.

Cantones.	Nombre del establecimiento.	Daños.		Total.
		40%	0%	
Montecristi.	Boutique Real Montecristi.	X		1
	Hotel Cedeño.	X		1
	Hotel Orlando.	X		1
	Hotel Balcones del Cerro.		X	1
	Hotel Montesito.		X	1
Total.		3	2	5

Nota: Matriz actualizada de establecimientos hoteleros del cantón Montecristi. Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio 15). [Entrevista con María Eugenia Pablo, Directora de turismo del GAD Municipal del cantón Montecristi: Funcionarios públicos: Tren Central de Manabí-003]. Grabación en video.

En Santa Ana también se realizó un diagnóstico post-terremoto 16A, obteniéndose así, el detalle de afectaciones no sólo por causa del terremoto sino también por la inundación sufrida en el mismo mes en el cantón. Se registraron los siguientes resultados: “Santa Ana contaba con dos hostales y una hostería registrados de los cuales la hostería presenta una afectación de USD 3.000,00”. (Zambrano, 2016)²²⁰.

219 Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio 15). [Entrevista con María Eugenia Pablo, Directora de turismo del GAD Municipal del cantón Montecristi: Funcionarios públicos: Tren Central de Manabí]. Grabación en video.

220 Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Mario Marlon Zambrano Segovia, jefe del departamento de turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana Funcionarios públicos: Tren Central de Manabí]. Grabación en video.

Cuadro 29.**Matriz actualizada de establecimientos hoteleros en el cantón Santa Ana.**

Cantones.	Nombre del establecimiento.	Daños.		Total.
		SI.	NO.	
Santa Ana.	Hostal Omar Alejandro.		X	1
	Hostal Girasol.		X	1
	Hostería San Valentín.	X		1
Total.		1	2	3

Nota: Matriz actualizada de establecimientos hoteleros del cantón Santa Ana. Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Mario Marlon Zambrano Segovia, jefe del departamento de turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana Funcionarios públicos: Tren Central de Manabí-001]. Grabación en video.

11.1.4. Metodología aplicada y resultados de encuestas realizadas a la población y a los turistas y de entrevistas realizadas a personas claves.

En función del método aplicado, se procedió a la elaboración de dos tipos de encuestas y su aplicación se la realizó los días sábado 11 y domingo 12 de junio de 2016 con el objetivo de recoger información valedera que sirvan como fundamento para el presente proyecto técnico.

Uno de los modelos de encuesta estaba dirigido a los habitantes de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana con la finalidad de identificar los recursos con los que cuenta la comunidad ante la presencia de turistas. El total de población muestral encuestada fue de 92 habitantes distribuidos equitativamente entre los cantones involucrados.

El segundo formato de encuesta se aplicó a los visitantes de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana con el propósito de definir la demanda en cuanto a rutas turísticas y el perfil de los turistas. El total de población muestral encuestada fue de 92 visitantes distribuidos equitativamente entre los cantones involucrados.

En cuanto a las entrevistas, éstas se las realizó a actores claves como funcionarios del sector público, entre los que se puede citar los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y el Ministerio de Turismo, la Corporación Centro Cívico Ciudad Alfaro, historiadores, gestores e investigadores históricos de los cantones involucrados para obtener información relevante y veraz que sirvan como soporte para el presente trabajo técnico. Un total de 10 entrevistas se llevaron a cabo a lo largo de la investigación distribuidos según la necesidad entre los cantones involucrados.

En este sentido, los resultados son presentados siguiendo el orden de las preguntas en las encuestas con un análisis gráfico y textual de los resultados por pregunta. A continuación se detallan cada una de las preguntas realizadas y su análisis respectivo.

a)-Encuestas dirigidas a la población:

Pregunta No. 1: Edad.

Cuadro 30.
Edad de población consultada.

Cantones.	Alternativas.						Total Global.	
	18-38		39-58		Más de 59			
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Santa Ana.	6	26,09	11	47,83	6	26,09	23	100%
Portoviejo.	10	43,48	11	47,83	2	08,70	23	100%
Montecristi.	6	26,09	11	47,83	6	26,09	23	100%
Manta.	13	56,52	9	39,13	1	04,35	23	100%
Total.	35	38,04%	42	45,65 %	15	16,30%	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje de edad de las personas consultadas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

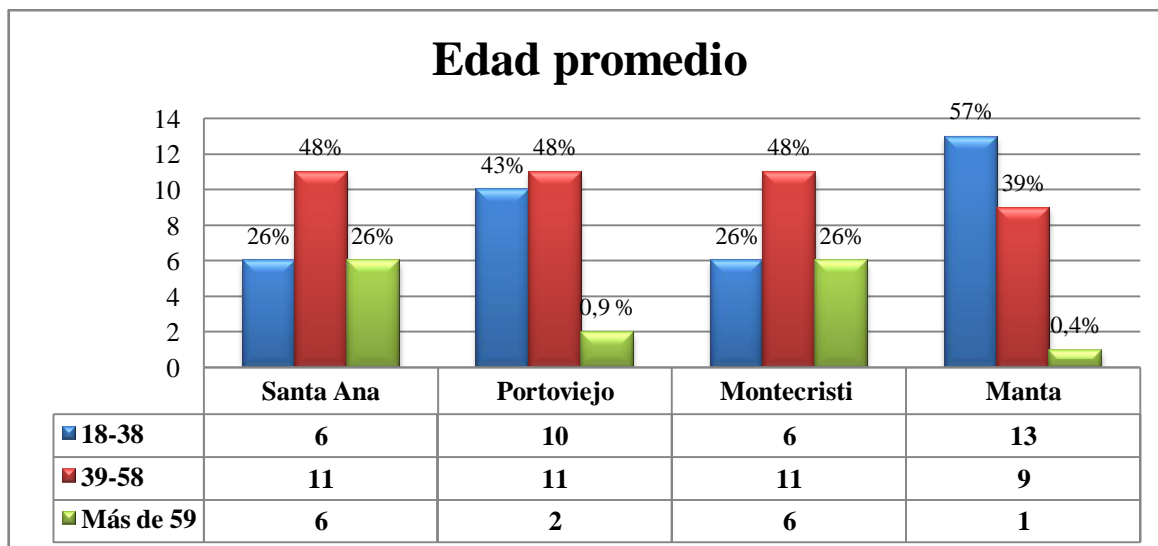


Gráfico No. 35. Porcentaje y análisis estadístico de la edad de la población encuestada. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores de los cuatro cantones involucrados se pudo observar que la población mayoritaria fue la comprendida entre los 39 a 58 años, reflejado en un 48% en los cantones de Santa Ana, Portoviejo y Montecristi, mientras que solo hubo un 0,4% de personas mayores a 59 años, lo quiere decir que se cuenta con una población relativamente joven para la realización del presente proyecto.

Pregunta No. 2: Género.

Cuadro 31.
Género de población consultada.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Masculino.		Femenino.			
	N°	%	N°	%	N°	%
Santa Ana.	15	65,22	8	34,78	23	100 %
Portoviejo.	13	56,52	10	43,48	23	100 %
Montecristi.	16	69,57	7	30,43	23	100 %
Manta.	12	52,17	11	47,83	23	100 %
Total.	56	60,87	36	39,13	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje del género de las personas consultadas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

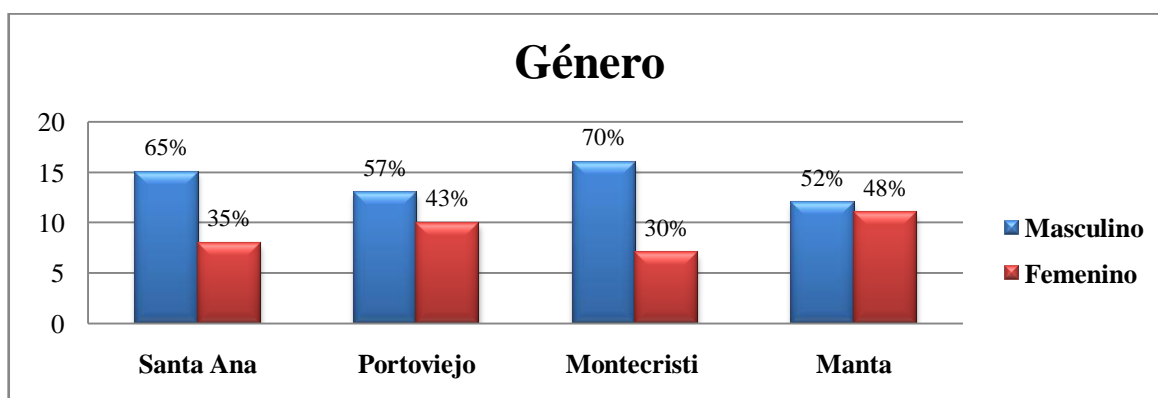


Gráfico No. 36. Porcentaje y análisis estadístico del género de la población encuestada. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: Analizando los datos anteriormente expuestos se puede observar que la población encuestada fue mayoritariamente masculina expresada porcentualmente en un 60,87% y que de los cuatro cantones comprendidos en la investigación, Montecristi posee el mayor porcentaje de un 70%.

Pregunta No. 3: Profesión.

Cuadro 32.
Profesión de población consultada.

Alternativas.	Cantones.				Total global.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
Administrador Restaurante.	0	0	0	2	2	2,17%
Agricultor.	4	0	0	0	4	4,35%
Ama de casa.	3	1	2	2	8	8,70%
Artesano.	0	2	6	3	11	11,96%
Carpintero Naval.	0	0	1	0	1	1,09%
Comerciante.	8	9	4	2	23	25,00%
Contadora.	1	0	0	0	1	1,09%
Constructor.	1	0	0	0	1	1,09%
Desbuchador.	0	0	0	2	2	2,17%
Docente.	1	1	2	1	5	5,43%
Empleado Hotelero.	0	0	0	1	1	1,09%
Estudiante.	0	1	1	0	2	2,17%
Guía turístico.	0	0	1	0	1	1,09%
Ingeniero.	0	1	0	2	3	3,26%
Jornalero.	1	0	0	0	1	1,09%
Jubilado.	1	0	2	0	3	3,26%
Lic. En	0	0	0	1	1	1,09%

Turismo.						
Mesero.	0	0	1	1	2	2,17%
Montacargas.	0	0	0	1	1	1,09%
Panadero.	1	0	1	1	3	3,26%
Pescador.	0	6	0	2	8	8,70%
Policía.	0	1	0	0	1	1,09%
Secretaria.	0	1	0	0	1	1,09%
Soldador.	1	0	0	0	1	1,09%
Transportista.	1	0	2	2	5	5,43%
Total.	23	23	23	23	92	100%

Nota: Frecuencias y porcentaje de la profesión de las personas consultadas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

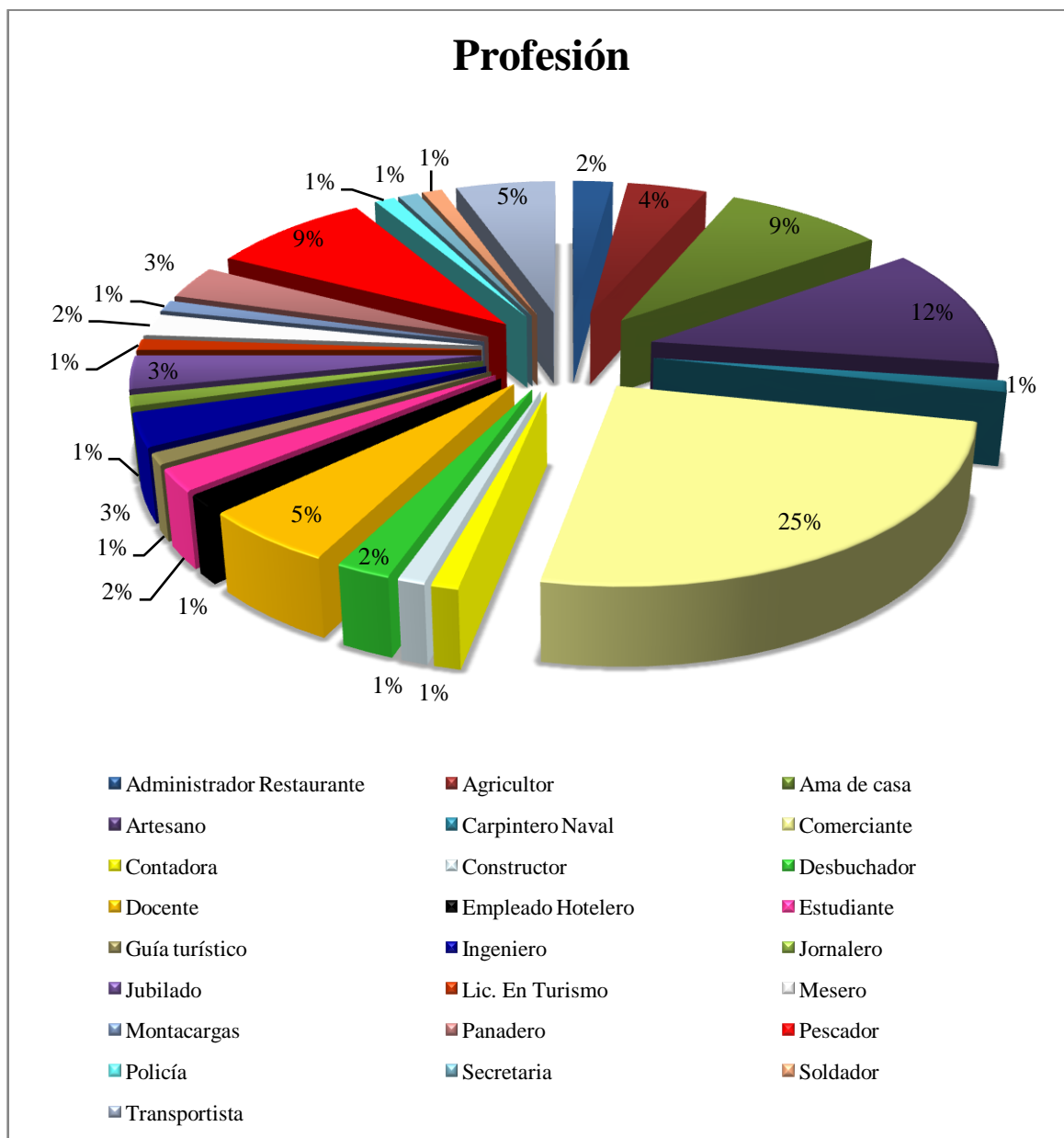


Gráfico No. 37. Porcentaje y análisis estadístico de la profesión de la población encuestada. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores de los cuatro cantones involucrados se pudo observar que la población se dedica mayoritariamente a la actividad del comercio reflejada en un 25% mientras que la segunda y tercera ocupación más realizadas son la elaboración de artesanías, amas de casa y la pesca con un 12% y 9% respectivamente.

Pregunta No. 4: ¿Sabe usted de los beneficios que se generan gracias a la actividad turística?

Cuadro 32.
Beneficios de la actividad turística.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	14	60,87	9	39,13	23	100 %
Portoviejo.	19	82,61	4	17,39	23	100 %
Montecristi.	21	91,30	2	8,70	23	100 %
Manta.	21	91,30	2	8,70	23	100 %
Total.	75	81,52%	17	18,48%	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje de los beneficios de la actividad turística según las personas consultadas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

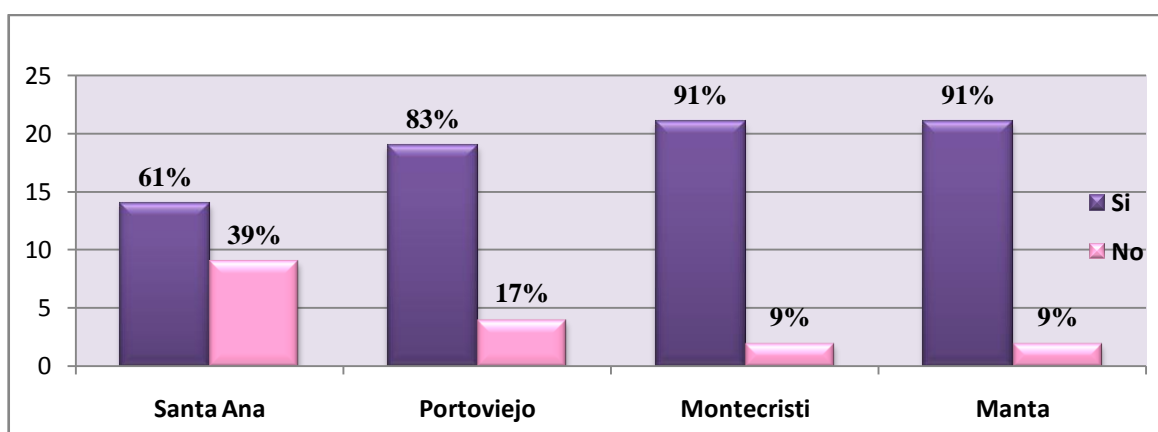


Gráfico No. 38. Porcentaje y análisis estadístico de los beneficios del turismo. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: Estudiando los datos y el gráfico anteriormente expuesto se puede analizar que la mayor parte de la población encuestada conoce de los beneficios que trae consigo la actividad turística, pudiéndose observar que los cantones de Montecristi y Manta tienen los valores más altos con un 91% comparado a los demás, lo

que puede ser un resultado del impacto turístico que tienen en relación a los otros cantones, es decir que son las ciudades que reciben más turistas y por ende pueden entender por su experiencia que el turismo permite el desarrollo de los pueblos. De acuerdo a las respuestas más destacadas de los encuestados, los beneficios de la actividad turística son: Ingresos económicos gracias al aumento en la venta de productos y servicios, acrecentamiento de fama del país en otros lugares del mundo y generación de empleo.

Pregunta No. 5: ¿Conoce usted que en la provincia de Manabí existieron rutas del tren?

Cuadro 34.
Rutas del tren en Manabí.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No..		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	15	65,22	8	34,78	23	100 %
Portoviejo.	10	43,48	13	56,52	23	100 %
Montecristi.	13	56,52	10	43,48	23	100 %
Manta.	7	30,43	16	69,57	23	100 %
Total.	45	48,91	47	51,09	92	100 %
Descripción de las 45 Respuestas positivas.						
Cantones.						
Alternativas.	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	Total global.	
					N°	%
Chone.	0	0	1	0	1	2,22
Chone, Tosagua, Bahía.	0	0	1	0	1	2,22
Manta.	0	0	0	1	1	2,22
Manta-Santa Ana.	1	0	2	0	3	6,67
Montecristi.	1	4	2	2	9	20,00
Montecristi y Bahía.	1	0	0	0	1	2,22
Montecristi-Manta.	1	1	2	1	5	11,11
No sabe o no recuerda.	5	4	0	0	9	20,00
Pachinche.	0	0	0	1	1	2,22
Portoviejo.	0	1	1	0	2	4,44
Portoviejo, Montecristi, Manta.	1	0	1	0	2	4,44
Portoviejo-Santa Ana.	1	0	2	1	4	8,89
Santa Ana.	3	0	1	1	5	11,11
Santa Ana, Portoviejo y Manta.	1	0	0	0	1	2,22
Total.					100%	

Nota: Frecuencias y porcentaje del conocimiento de la población referente a las rutas del tren que existieron en Manabí. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

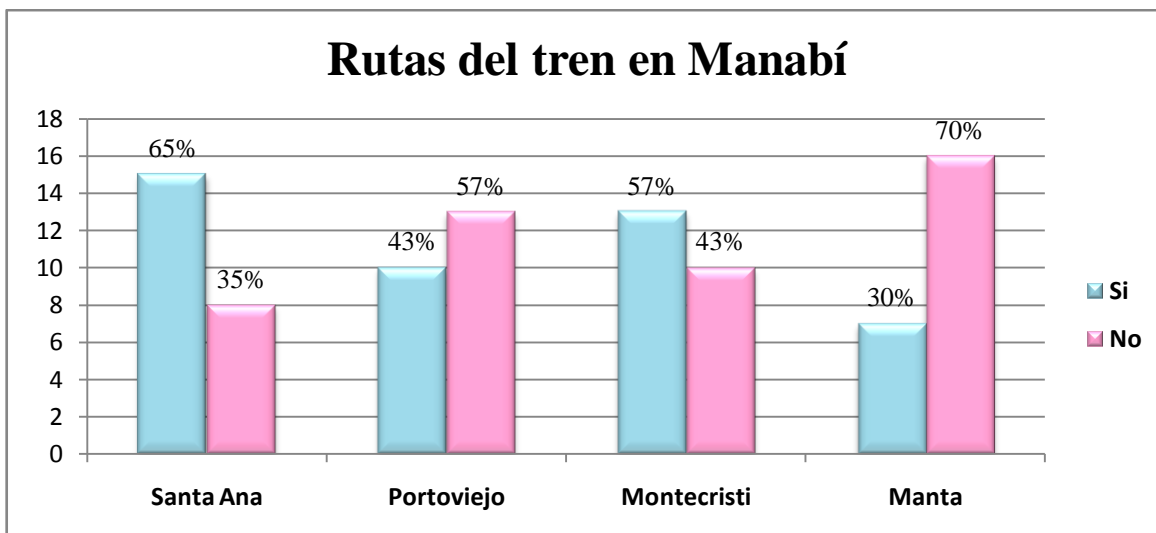


Gráfico No. 39. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas del tren en Manabí. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

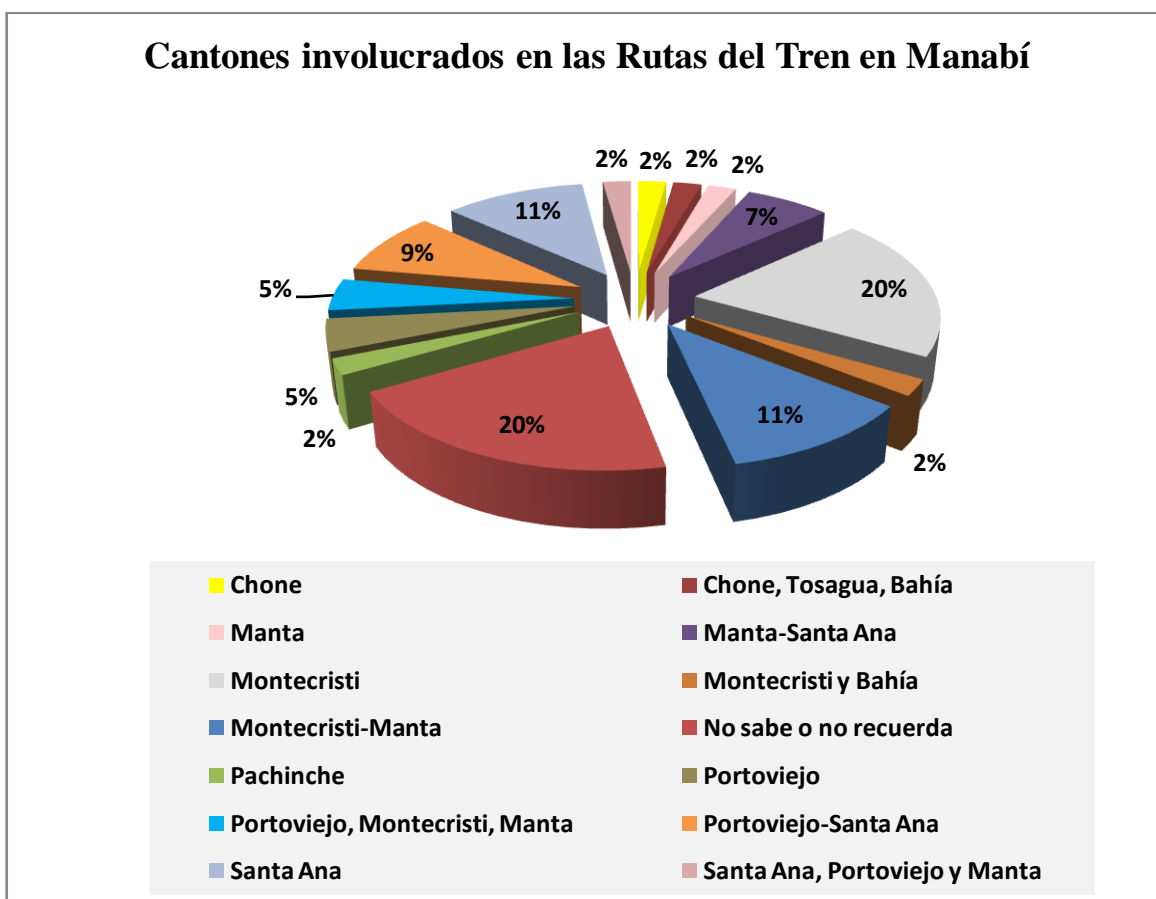


Gráfico No. 40. Porcentaje y análisis estadístico de los cantones involucrados en las rutas del tren en Manabí. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: Analizando las respuestas de los pobladores encuestados se pudo conocer que el 51% de ellos desconocen que en Manabí existieron

rutas del tren, lo que respalda el problema principal encontrado y expuesto anteriormente en el presente trabajo; por otra parte el 49% restante afirman conocer o al menos haber escuchado de estas rutas.

De estas 45 respuestas positivas destacan dos opciones: la primera que Montecristi efectivamente gozó de los beneficios del tren en esa época y la segunda que la ciudadanía escucharon de su existencia pero al momento de realizar la encuesta no recordaban o simplemente escucharon del tren en algún momento de su vida pero no saben con certeza por donde transitaba, ambas respuestas representan un 20% cada una.

Pregunta No. 6: ¿Ha pensado usted qué ocurrió con las dos rutas existentes en la provincia?

Cuadro 35.
Desaparición de las rutas del tren en Manabí.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	8	34,78	15	65,22	23	100 %
Portoviejo.	0	86,96	23	13,04	23	100 %
Montecristi.	7	30,43	16	69,57	23	100 %
Manta.	2	8,70	21	91,30	23	100 %
Total.	37	40,22	55	59,78	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje de la desaparición de las rutas del tren en Manabí según las personas consultadas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

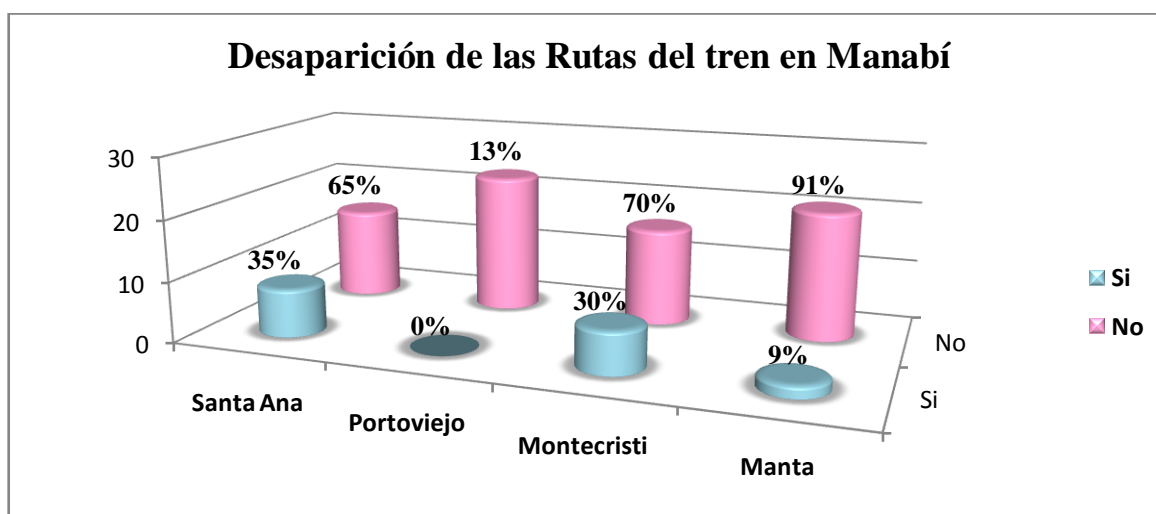


Gráfico No. 41. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la desaparición de las rutas del tren en Manabí. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores de Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta, el 59,78% no conoce la razón de la desaparición de las rutas del tren en Manabí y otro grupo minoritario del 40,22% considera que aquel evento se dio gracias a la aparición de los carros y otros medios de transporte además de la creación de carreteras. Montecristi refleja ser el cantón cuyos pobladores están más empoderados de temas históricos de su ciudad.

Pregunta No. 7: ¿Ha pensado usted alguna vez en la posibilidad de contar con una ruta ferroviaria?

Cuadro 36.
Posibilidad existencia de una ruta turística-memorial ferroviaria.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	13	56,52	10	43,48	23	100 %
Portoviejo.	14	60,87	9	39,13	23	100 %
Montecristi.	17	73,91	6	26,09	23	100 %
Manta.	14	60,87	9	39,13	23	100 %
Total.	58	63,04	34	36,96	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje de la posibilidad de la existencia de una ruta turística-memorial ferroviaria de Manta-Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

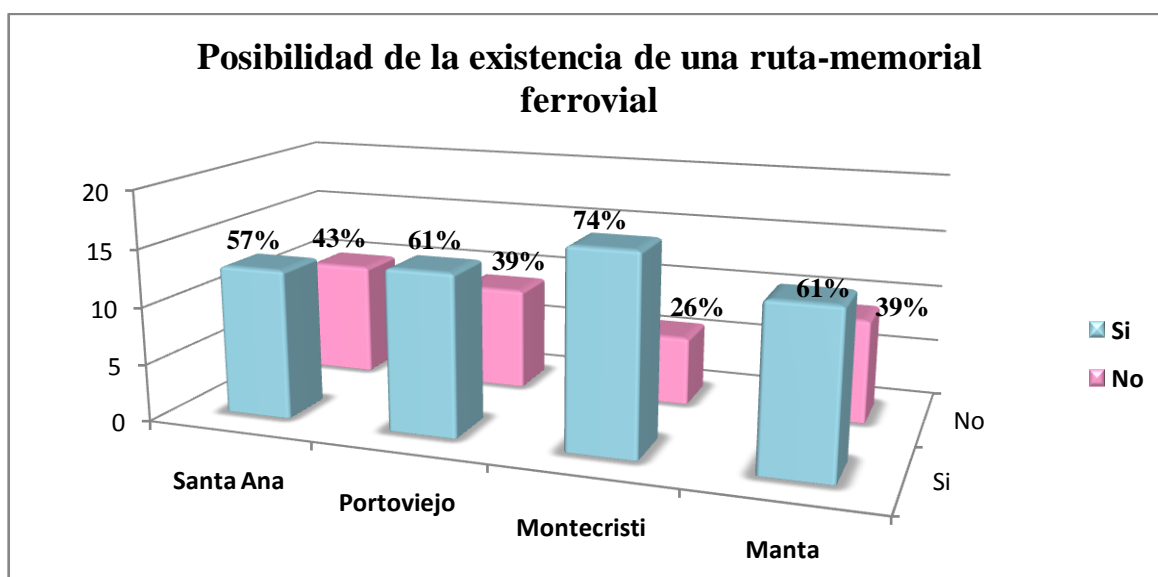


Gráfico No. 42. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la posibilidad de la existencia de una ruta-memorial ferroviaria de Manta-Santa Ana. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a la población, el 63,04% está de acuerdo en la posibilidad de la realización de un proyecto que rescate la memoria del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa entre las razones más destacadas se encuentran: generación de empleo y mejora en la economía pues acrecentarían sus ventas, fomento del turismo y atracción de turistas a la provincia, rescate de la historia, valor regional del por qué en otras provincias se han dado proyectos referentes al tren y en Manabí no, otros pobladores mencionaron que sería interesante revivir esa época y el 37% restante desconocía de la existencia de las rutas, por lo tanto no pudieron emitir comentario alguno.

Pregunta No. 8: Marque la ruta turística del tren que haya visitado en el país.

Cuadro 37.
Rutas turísticas del tren visitadas en el país.

Alternativas.	Cantones.				Total global.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	Nº	%
Tren del Hielo II.	0	0	0	1	1	0,88
Tren de Los Volcanes al Boliche.	0	0	0	0	0	0,00
Tren de Los Volcanes.	3	3	1	1	8	7,02
Tren de la Quinua – Nariz del Diablo.	0	0	0	0	0	0,00
Tren de La Quinua.	2	2	0	0	4	3,51
Tren de la Nariz del Diablo.	6	9	3	2	20	17,54
Tren de La Libertad II.	0	0	0	1	1	0,88
Tren de La Libertad I.	0	0	1	0	1	0,88
Tren de la Dulzura.	3	1	6	3	13	11,40
Tren Crucero.	1	1	0	0	2	1,75
Ninguna.	15	13	17	19	64	56,14
Total.					79	100%

Nota: Rutas turísticas del tren visitadas en el país. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Rutas turísticas del tren visitadas en el país

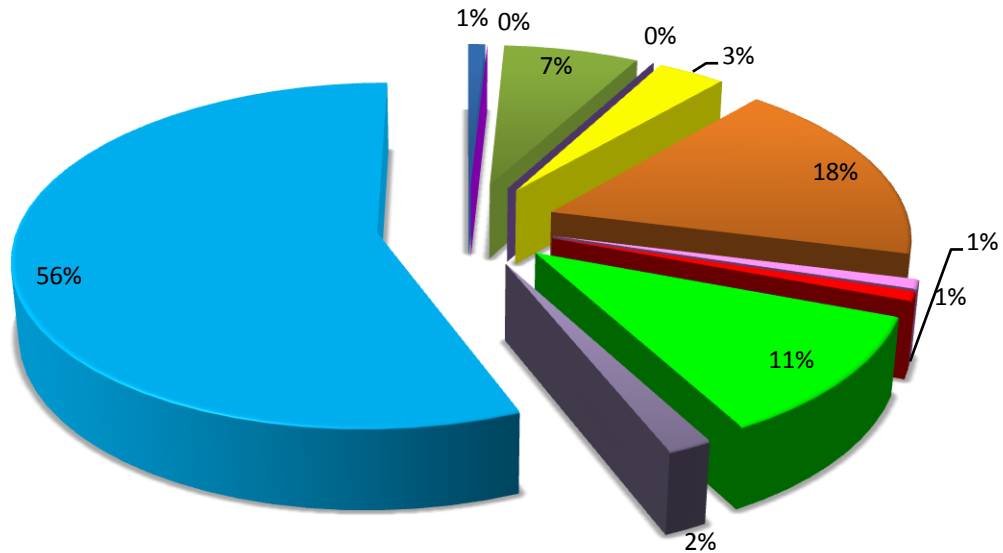


Gráfico No. 43. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas turísticas del tren visitadas en el país. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a la población se encontró que el 56% es decir la mayor parte de los habitantes no ha hecho uso de las actuales rutas del tren que han sido rescatadas en el país, según sus respuestas se debe al costo, que multiplicado por los integrantes de sus familias resulta alto, mientras que el 18% y 11% que pertenecen al Tren de la Nariz del Diablo y Tren de la Dulzura respectivamente son las rutas más visitadas.

Pregunta No. 9: ¿Ha observado la presencia de turistas en su cantón?

Cuadro 38.
Presencia de turistas.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	20	86,96	3	13,04	23	100 %
Portoviejo.	22	95,65	1	4,35	23	100 %
Montecristi.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Manta.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Total.	88	95,65	4	4,35	92	100 %

Nota: Presencia de turistas en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

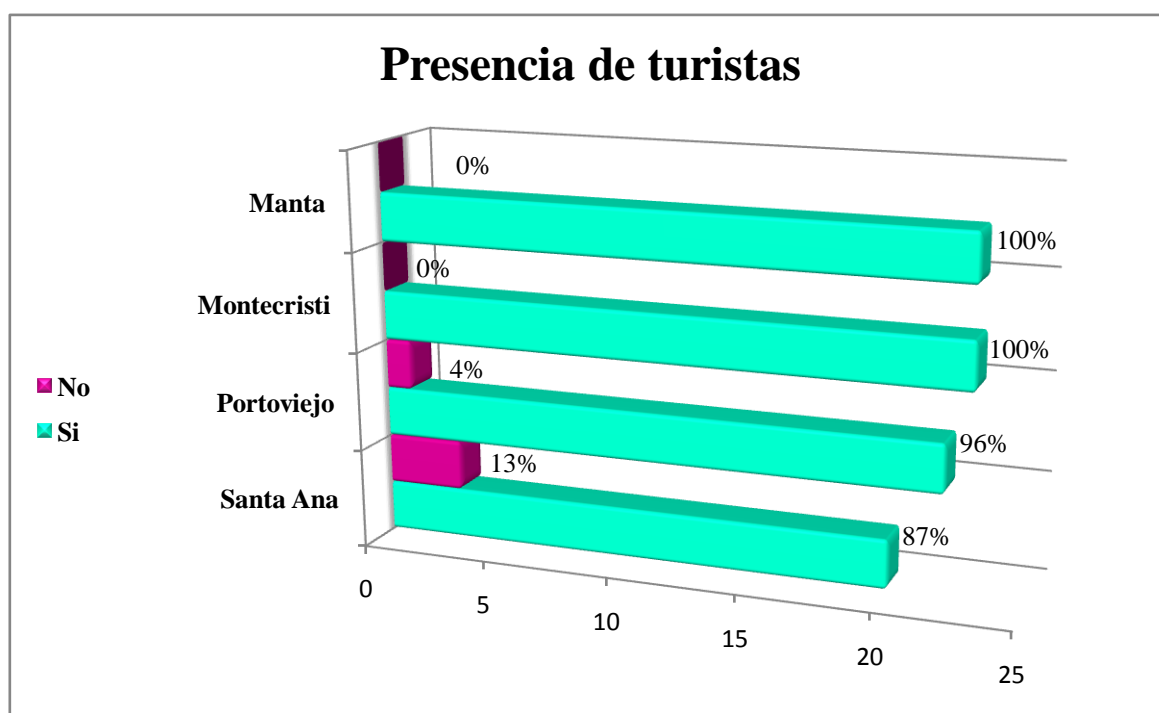


Gráfico No. 44. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la presencia de turistas en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: Analizando las respuestas de los pobladores encuestados se pudo conocer que el 95,65% de los habitantes de los cantones involucrados han podido evidenciar la presencia de turistas en sus respectivas localidades, siendo Manta y Montecristi las ciudades con un índice del 100% lo que indica que son ciudades mayormente turísticas seguidas de Portoviejo con un 96%.

Santa Ana por otra parte tiene un valor porcentual del 87%, aclarando que el término “turistas” para los encuestados es la presencia de personas ajenas al cantón que disfrutan de sus atractivos naturales y culturales en épocas de feriado mayoritariamente y que al final del día por lo general regresan a su lugar de origen es decir no pernoctan, lo que en términos técnicos en realidad se llamaría “visitantes” siguiendo el concepto dado por la OMT, exceptuándose los turistas que sí llegan y pernoctan en los hoteles de la ciudad.

Pregunta No. 10: Identifique si son nacionales o extranjeros y las frecuencias de sus visitas.

Cuadro 39.
Tipo de turistas según la población.

Cantones.	Alternativas.						Total global.			
	Nacionales.			Extranjeros.			N° Nac.	%	N° Extr.	%
	Alto.	Medio.	Bajo.	Alto.	Medio.	Bajo.				
Santa Ana.	4	5	0	0	3	11	9	13,24	14	19,72
Portoviejo.	10	7	1	0	4	12	18	26,47	16	22,54
Montecristi.	15	6	0	2	9	9	21	30,88	20	28,17
Manta.	13	7	0	6	11	4	20	29,41	21	29,58
Total Respuestas: 139.							68	48,92	71	51,08

Nota: Número y frecuencia de visitas de turistas nacionales y extranjeros según la población. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

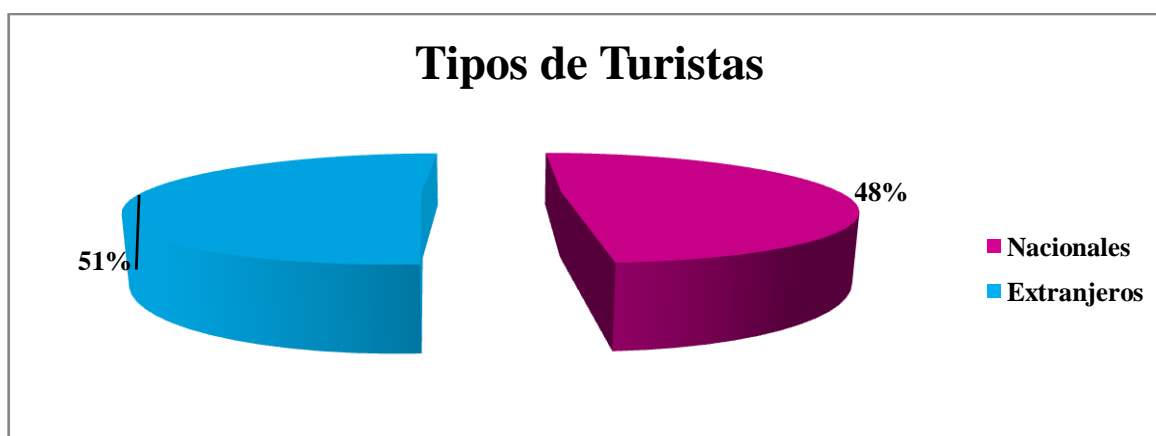


Gráfico No. 45. Porcentaje y análisis del número y frecuencia de visitas de turistas nacionales y extranjeros según la población. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores se encontró que el 51% de los turistas que llegan a los cuatro cantones involucrados en la ruta son extranjeros frente a un 48% de turistas nacionales.

Pregunta No. 11: ¿Considera usted que existe suficiente oferta laboral en su cantón?

Cuadro 40.
Oferta laboral.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	10	43,48	13	56,52	23	100 %
Portoviejo.	8	34,78	15	65,22	23	100 %
Montecristi.	10	43,48	13	56,52	23	100 %
Manta.	8	34,78	15	65,22	23	100 %
Total.	36	39,13	56	60,87	92	100 %

Nota: Oferta laboral en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

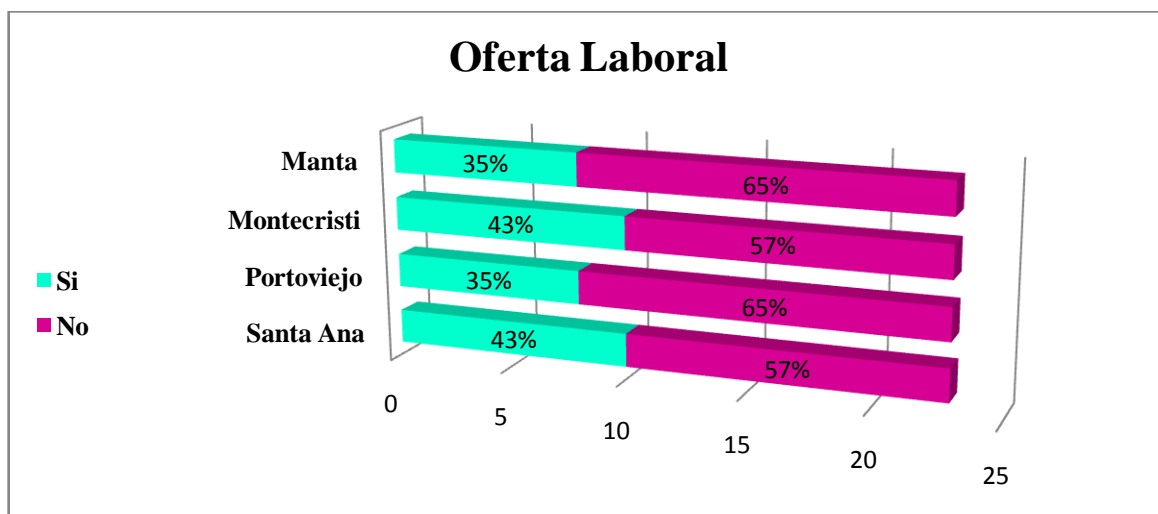


Gráfico No. 46. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de la oferta laboral en el cantón. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores se encontró que el 60,87% coincide en que no hay suficiente oferta laboral, y que este factor se agravó aún más luego del terrible terremoto del 16A. Portoviejo y Manta son las localidades que registraron mayor incomodidad con el déficit de trabajo registrando

un 65% cada una, mientras que los cantones de Montecristi y Santa Ana con un índice del 43% respectivamente piensan que hay escases de trabajo y por ende prefieren realizar emprendimientos y trabajar en el campo con la venta de productos agrícolas. Observando este problema se puede mencionar que la realización del presente proyecto sería de mucha ayuda para las comunidades de estos sectores.

Pregunta No. 12: ¿Le gustaría formar parte del desarrollo de la nueva ruta turística Manta – Santa Ana?

Cuadro 41.
Involucramiento en la nueva ruta turística-memorial ferroviaria Manta-Santa Ana.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Portoviejo.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Montecristi.	22	95,65	1	4,35	23	100 %
Manta.	21	91,30	2	8,70	23	100 %
Total.	89	96,74	3	3,26	92	100 %

Nota: Involucramiento de las comunidades en la nueva ruta-memorial ferroviaria Manta-Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

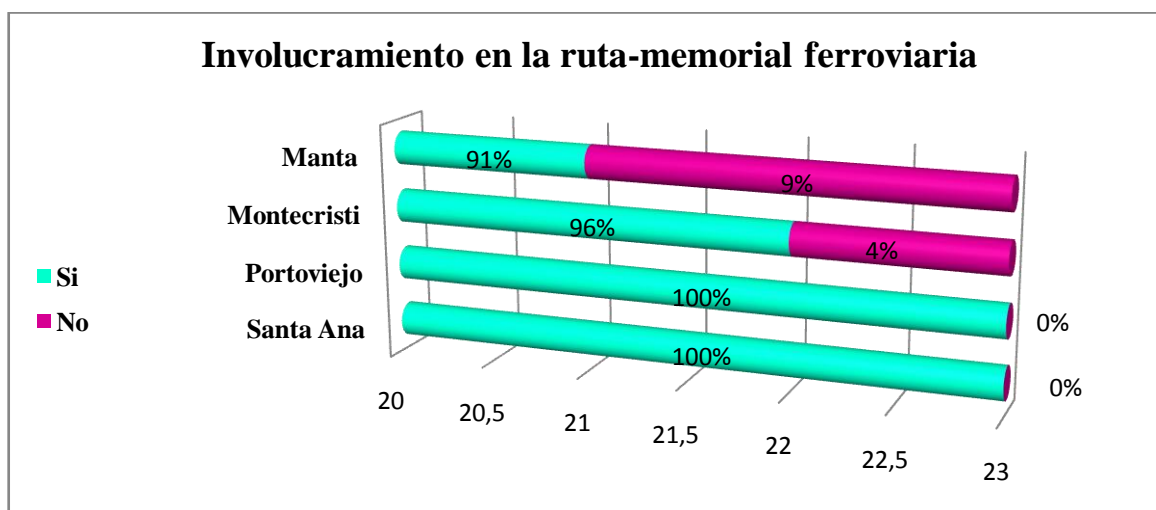


Gráfico No. 47. Porcentaje y análisis estadístico del involucramiento de la población en la nueva ruta turística-memorial Manta-Santa Ana. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: Analizando las encuestas realizadas a los pobladores de los cantones involucrados se pudo constatar que el 96,74% de la población estaría dispuesta a participar y aportar con su trabajo en la nueva ruta en contra de un

3,26% que mencionaron que por su edad avanzada y por otras ocupaciones no podrían participar. Portoviejo y Santa Ana por su parte son las localidades que se mostraron más interesadas y proactivas con un valor porcentual del 100% cada una.

Pregunta No. 13: ¿Cuál sería su aporte en este proyecto?

Cuadro 42.
Aporte de la población en el proyecto.

Alternativas.	Cantones.				Total global.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
					Capacitadores.	2
Elaboración y venta de artesanías.	10	10	9	6	35	16,91
Guías turísticos.	0	10	5	7	22	10,63
Integradores.	2	4	3	3	12	5,80
Operación.	0	0	0	1	1	0,48
Otros: Servidor público-policía.	0	1	0	0	1	0,48
Servicio de limpieza.	15	5	10	9	39	18,84
Servidor turístico alojamiento.	4	11	4	2	21	10,14
Servidor turístico de A + B.	12	8	8	9	37	17,87
Servidor turístico de centros de recreación.	1	8	6	3	18	8,70
Transportación.	0	0	3	2	5	2,42
Total.					207	100%

Nota: Porcentaje de aporte de la población en el proyecto. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

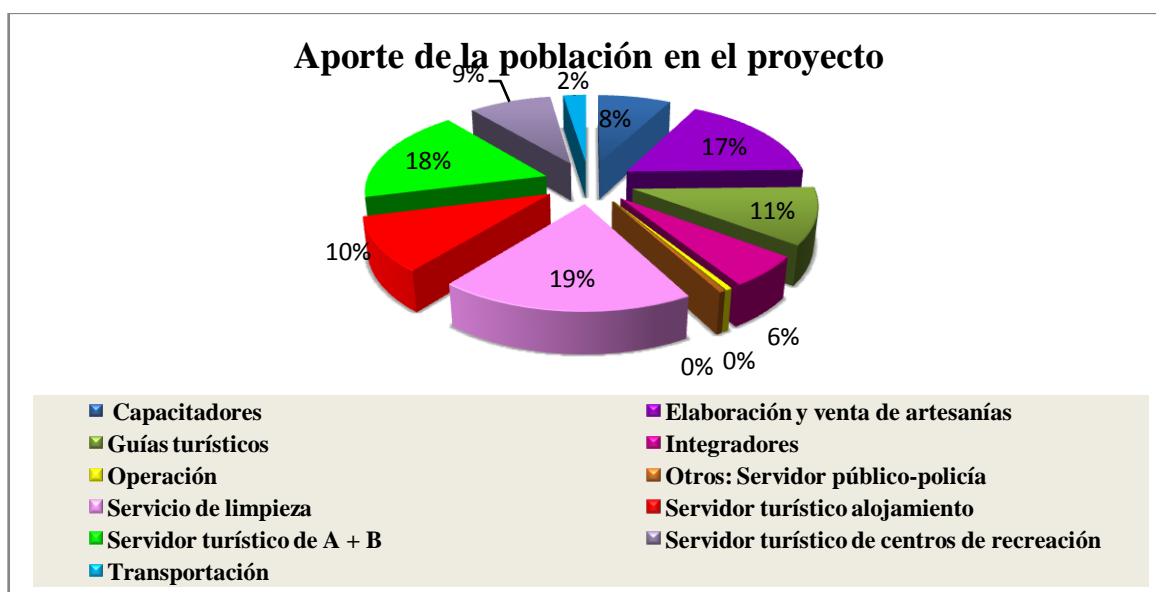


Gráfico No. 48. Porcentaje y análisis del posible aporte de la población en el proyecto. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De las 89 respuestas positivas dadas por la población en la pregunta No. 13 donde afirman querer formar parte de la ruta, se les preguntó en qué área estarían dispuestos a colaborar, arrojando un resultado un total de 207 respuestas teniendo en cuenta que cada encuestado señaló más de dos alternativas. Analizando dichas respuestas se pudo conocer que el 19% de los habitantes estarían dispuestos a colaborar con el servicio de limpieza dentro de las estaciones propuestas en la ruta, el 18% a emprender en restaurantes y demás establecimientos de alimentos y bebidas, un 17% en la elaboración y venta de artesanías y un 11% como guías turísticos que expliquen la ruta.

La participación e involucramiento de la comunidad es vital, con el aporte de las comunidades de los cantones ubicados a lo largo de la ruta planteada es de vital importancia para la realización de este proyecto, pues de su respaldo y contribución dependerá el éxito o fracaso del mismo.

El propósito de la ruta turística Vértebras de mi Tierra, es dinamizar el turismo en la provincia y permitir el desarrollo socio económico de sus pobladores mediante la generación de empleo, para ello se requiere de la participación de los mismos en diversas áreas y etapas como en la construcción de las diferentes estaciones, guianza, atención en la cafetería, confección de prendas de vestir de guías y demás empleados, además de las que serán ofertadas como suvenires promocionen la ruta, elaboración de artesanías, servicios de limpieza, guardianía, capacitadores, jardineros, personal administrativo, entre otros cuya contribución será retribuida económicamente.

Pregunta No. 14: ¿Considera usted que el desarrollo de una ruta turística mejora la economía del lugar?

Cuadro 43.

Mejoramiento de la economía gracias al desarrollo de la ruta turística-memorial ferroviaria Manta-Santa Ana.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.			
	N°	%	N°	%	N°	%
Santa Ana.	16	69,57	7	30,43	23	100 %
Portoviejo.	21	91,30	2	8,70	23	100 %
Montecristi.	20	86,96	3	13,04	23	100 %
Manta.	20	86,96	3	13,04	23	100 %
Total.	77	83,70	15	16,30	92	100 %

Nota: Mejoramiento de la economía en los cantones involucrados gracias al desarrollo de la ruta turística-memorial ferroviaria Manta-Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

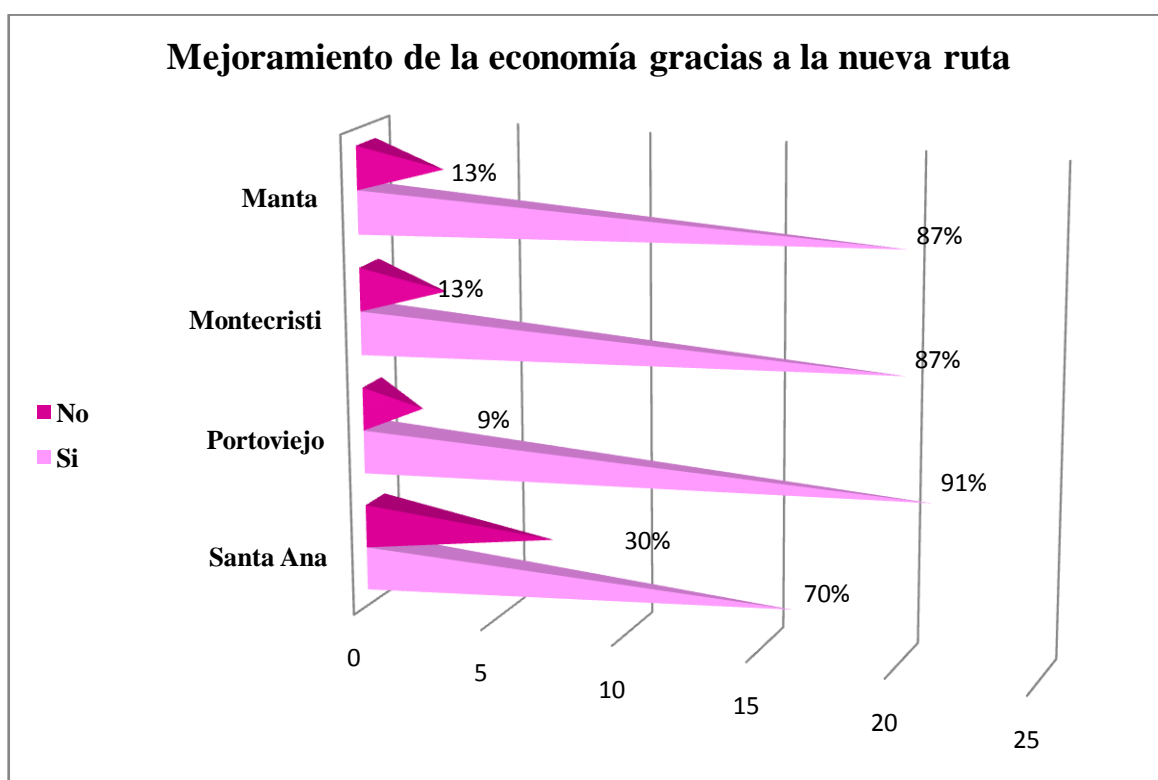


Gráfico No. 49. Porcentaje y análisis estadístico del mejoramiento de la economía en los cantones involucrados gracias al desarrollo de la ruta turística-memorial ferroviaria Manta-Santa Ana. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a la población el 83,70% de los habitantes considera que la realización de la ruta mejorará notablemente la economía y generará desarrollo en las localidades.

Pregunta No. 15: ¿Usted cree que los habitantes estén capacitados para la recepción de turistas?

Cuadro 44.
Capacidad de los pobladores para recibir turistas.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	6	26,09	17	73,91	23	100 %
Portoviejo.	15	65,22	8	34,78	23	100 %
Montecristi.	13	56,52	10	43,48	23	100 %
Manta.	14	60,87	9	39,13	23	100 %
Total.	48	52,17	44	47,83	92	100 %

Nota: Capacidad de los pobladores de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana para recibir turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

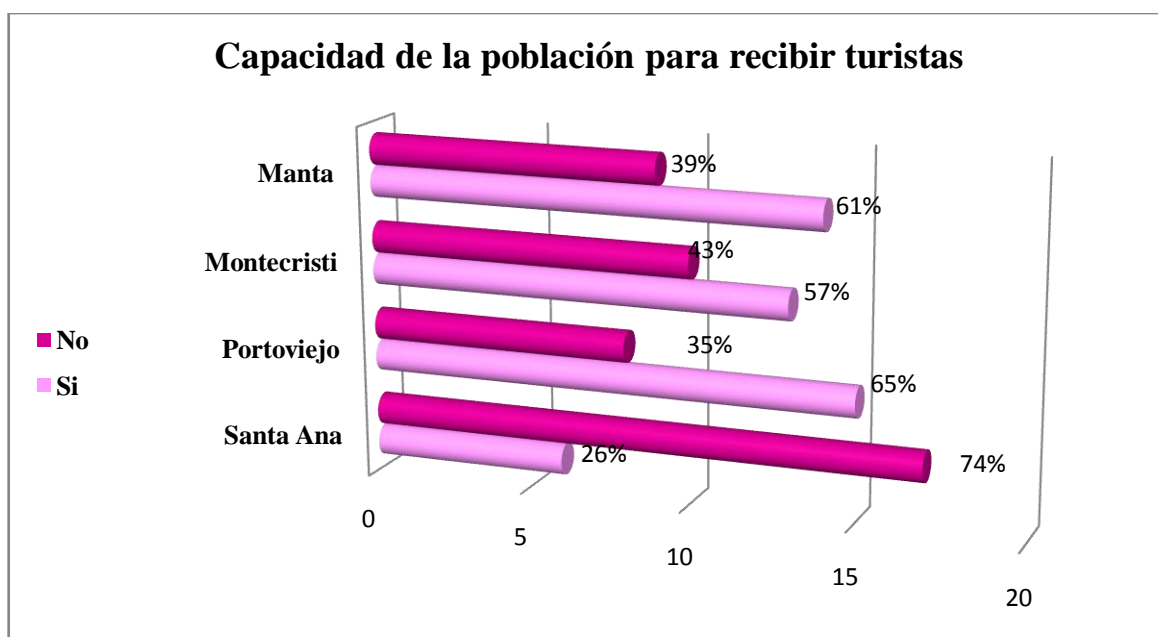


Gráfico No. 50. Porcentaje y análisis estadístico de la capacidad de los pobladores de los cantones involucrados para recibir turistas. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a la población se encontró que el 52,17% de los habitantes creen estar capacitados para el

recibimiento de turistas y frente a un 47,83% que piensa lo contrario. Santa Ana arrojó un alto índice del 73,91% que considera que no están aptos para acoger turistas entre las razones más destacadas se encontraban: falta de capacitación en atención al cliente, mejor infraestructura y accesibilidad a los atractivos turísticos naturales y políticas municipales deficientes para generar un turismo de calidad.

Pregunta No. 16: ¿Considera usted que las tradiciones y saberes ancestrales son parte importante para el desarrollo turístico?

Cuadro 45.
Importancia de las tradiciones y saberes ancestrales en el desarrollo turístico.

Cantones.	Alternativas.						Total global.		
	Si.		No.		No Sabe.		N°	%	
	N°	%	N°	%	N°	%			
Santa Ana.	13	56,52	8	34,78	2	8,70	23	100%	
Portoviejo.	21	91,30	2	8,70	0	0,00	23	100%	
Montecristi.	16	69,57	7	30,43	0	0,00	23	100%	
Manta.	14	60,87	6	26,09	3	13,04	23	100%	
Total.	64	69,57	23	25,00	5	5,43	92	100%	
Descripción de las 64 Respuestas positivas.									
Cantones.									
Alternativas.	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	Total global.		N°	%	
					N°	%			
Atracción de turistas.	6	18	7	5	36	50,00			
Atracción de turistas y generación de ingresos.	2	1	5	2	10	13,89			
Atracción de turistas y transmisión de costumbres reales, no fingidas.	2	0	0	0	2	2,78			
Generación de empleo.	0	0	2	0	2	2,78			
Valoración propia.	3	7	9	3	22	30,56			
Total.								100%	

Nota: Importancia de las tradiciones y saberes ancestrales en el desarrollo turístico. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

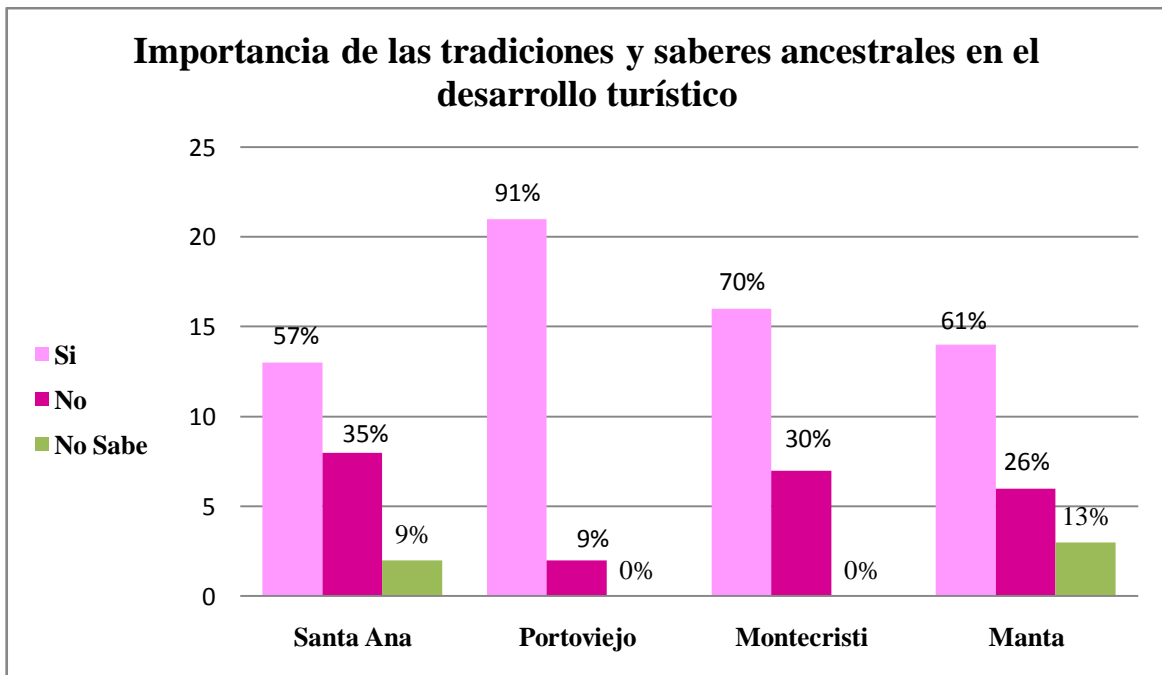


Gráfico No. 51. Porcentaje y análisis estadístico de la importancia de las tradiciones y saberes ancestrales en el desarrollo turístico. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

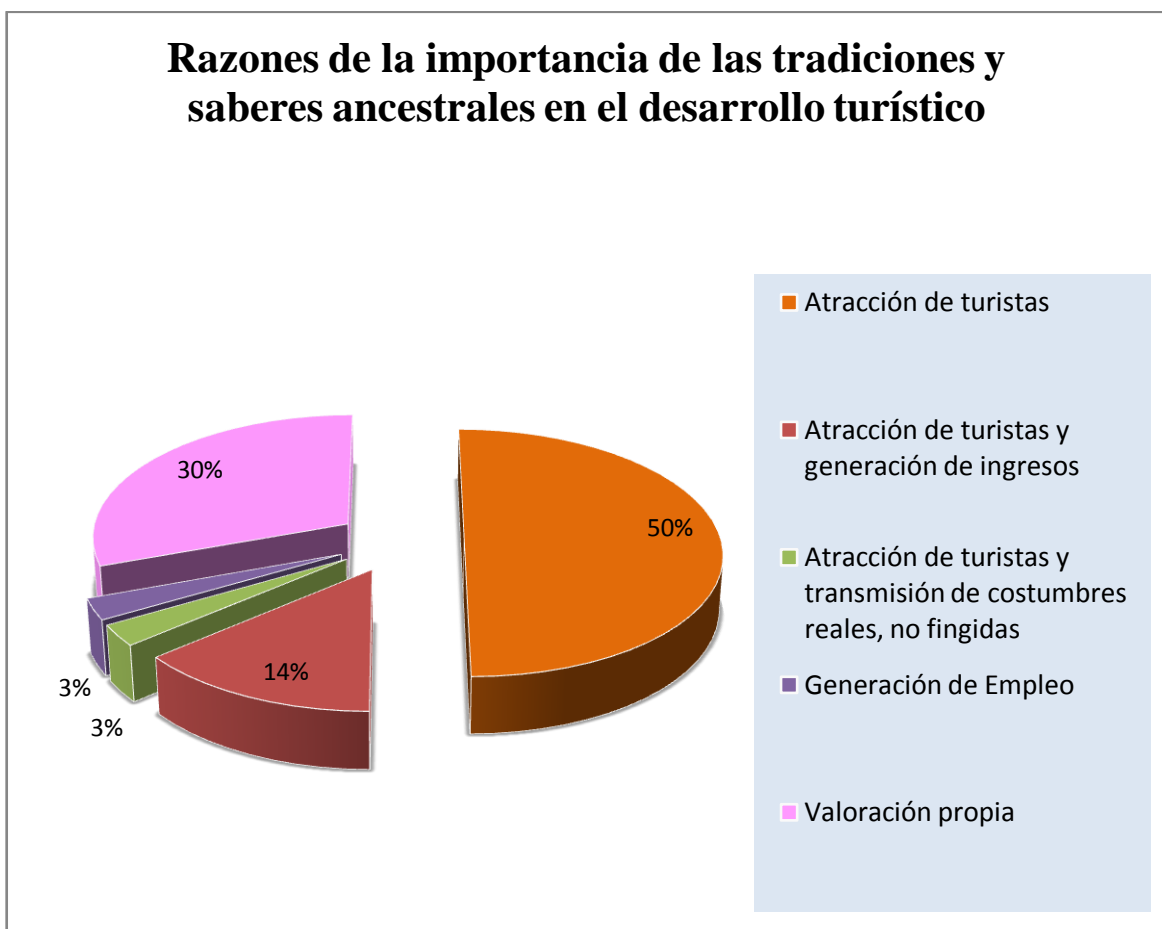


Gráfico No. 52. Porcentaje y análisis de las 64 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 16. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores de los cantones involucrados se encontró que el 69,57% de los habitantes considera importantes el mantenimiento de los saberes y oficios ancestrales para el desarrollo turístico de las comunidades.

Sus respuestas se basan en las siguientes razones: Atracción de turistas, valoración propia de lo son y representan y generación de ingresos. Santa Ana por su parte registra un índice del 35% que considera que estos elementos no son muy importantes pues la tecnología y la modernidad es lo actual. Y otro 13% en Manta ni siquiera conoce o supieron dar respuesta de lo que son los saberes ancestrales.

Pregunta No. 17: ¿Considera usted que la historia es parte importante para el desarrollo social y turístico?

Cuadro 46.
Importancia de la historia en el desarrollo social y turístico.

Cantones.	Alternativas.						Total Global.	
	Si.		No.		No Sabe.			
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Santa Ana.	18	78,26	2	8,70	3	13,04	23	100%
Portoviejo.	20	86,96	1	4,35	2	8,70	23	100%
Montecristi.	15	65,22	7	30,43	1	4,35	23	100%
Manta.	14	60,87	7	30,43	2	8,70	23	100%
Total.	67	72,83	17	18,48	8	8,70	92	100 %

Nota: Importancia de la historia en el desarrollo social y turístico. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

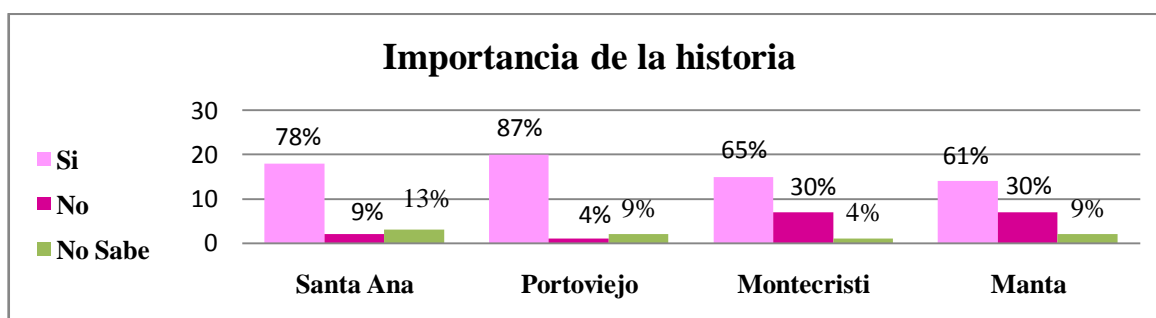


Gráfico No. 53. Porcentaje y análisis estadístico de la importancia de la historia en el desarrollo social y turístico. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores de los cantones involucrados se evidenció que el 72,83% de los habitantes consideran que la historia representa un valor muy importante para el desarrollo social y turístico por las siguientes razones: Atrae a turistas, genera ingresos y por conocimiento y amor propio a lo que son y representan. El 18,48% creen que no hace falta historia y el 8,70% no sabían que contestar.

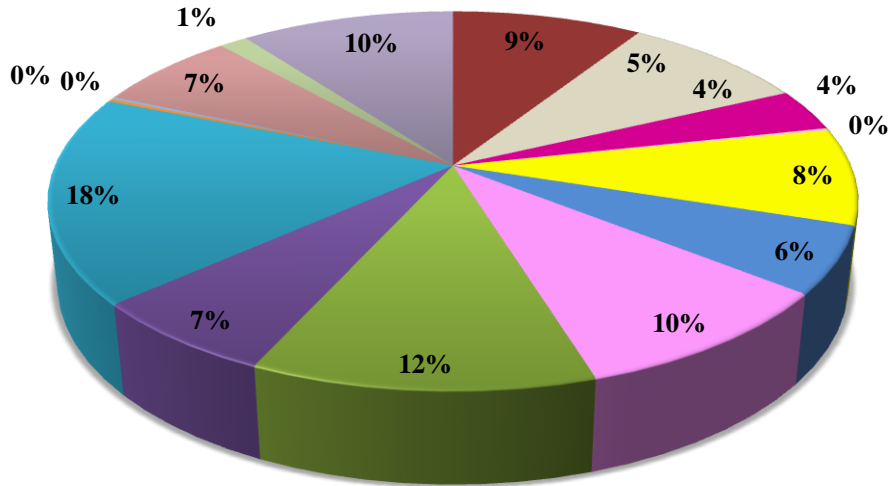
Pregunta No. 18: ¿Qué oficios ancestrales, cree usted que se mantienen en la actualidad?

Cuadro 47.
Oficios ancestrales mantenidos en la actualidad.

Alternativas.	Cantones.				Total global.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	Nº	%
Agricultores.	23	17	0	0	40	9,09
Artesanías en barro.	0	4	17	0	21	4,77
Artesanías en bejuco.	0	1	17	0	18	4,09
Artesanías en cabuya.	0	1	15	0	16	3,64
Artesanías en fibra de papel.	0	0	1	0	1	0,23
Artesanías en madera o balsa.	17	11	6	2	36	8,18
Artesanías en mimbre.	0	9	16	0	25	5,68
Artesanías en paja toquilla.	6	10	21	5	42	9,55
Artesanías en tagua.	0	10	21	20	51	11,59
Caficultores.	23	6	0	0	29	6,59
Comerciantes.	19	18	20	21	78	17,73
Desbuchador de Pescado.	0	0	0	1	1	0,23
Elaboración de Barcos.	0	0	0	1	1	0,23
Ganaderos.	22	8	0	0	30	6,82
Otros: Roscas en Hornos de leña.	0	0	6	0	6	1,36
Pescadores..	1	21	0	23	45	10,23
Total.					207	100%

Nota: Frecuencias y porcentaje de oficios ancestrales mantenidos en la actualidad. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Oficios Ancestrales mantenidos en la actualidad



- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| ■ Agricultores | ■ Artesanías en barro |
| ■ Artesanías en bejuco | ■ Artesanías en cabuya |
| ■ Artesanías en fibra de papel | ■ Artesanías en madera o balsa |
| ■ Artesanías en mimbre | ■ Artesanías en paja toquilla |
| ■ Artesanías en tagua | ■ Caficultores |
| ■ Comerciantes | ■ Desbuchador de Pescado |
| ■ Elaboración de Barcos | ■ Ganaderos |
| ■ Otros: Roscas en Hornos de leña | ■ Pescadores |

Gráfico No. 54. Porcentaje y análisis estadístico de los oficios ancestrales mantenidos en la actualidad. Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los pobladores de los cantones involucrados se evidencia que el 18% de la población mantienen el oficio y el saber ancestral del comercio, seguido de un 12% que es la elaboración de artesanías en tagua y un 10% que es la elaboración de objetos en paja toquilla.

Pregunta No. 19: ¿Conoce usted de proyectos turísticos desarrollados en su localidad? Si su respuesta es positiva describa ¿Cuáles?

Cuadro 48.
Proyectos Turísticos realizados en la localidad.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	3	13,04	20	86,96	23	100 %
Portoviejo.	11	47,83	12	52,17	23	100 %
Montecristi.	15	65,22	8	34,78	23	100 %
Manta.	12	52,17	11	47,83	23	100 %
Total.	41	44,57	51	55,43	92	100 %

Nota: Proyectos Turísticos realizados en la localidad. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

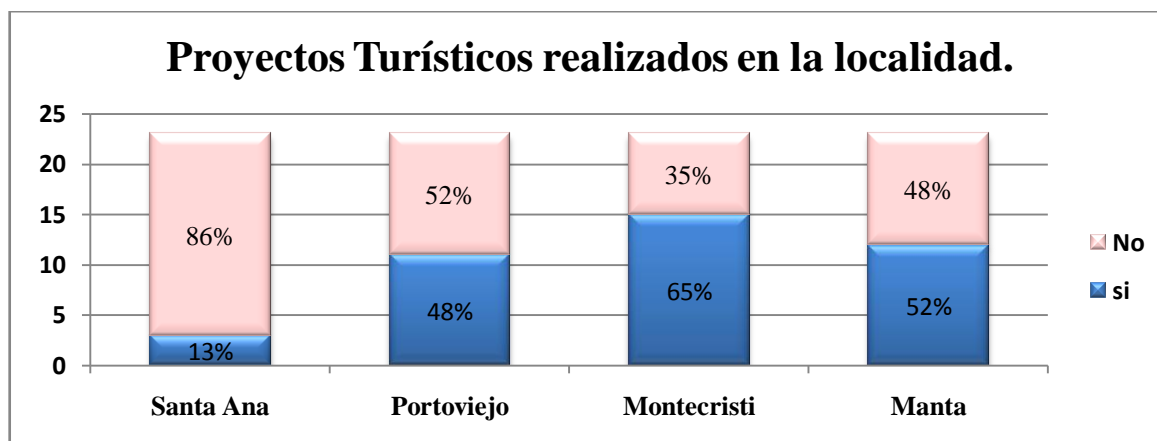


Gráfico No. 55. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de proyectos turísticos realizados en la localidad. . Fuente: Habitantes de los cantones Santa Ana, Portoviejo, Montecristi y Manta. Elaborado por las autoras del proyecto: Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a la población el 55,43% de los habitantes desconocen de proyectos turísticos que se realicen en su localidad. Santa Ana es el cantón que presenta menos conocimiento del tema con un índice del 86%, mientras que en Montecristi el escenario es totalmente distinto pues la mayoría de sus pobladores conocen de proyectos como: Ciudad Alfaro, paseo lúdico y Montecristi Golf Club. El 52% de los encuestados en Manta mencionaron saber de proyectos tales como: conciertos gratuitos de cantantes internacionales, la llegada de cruceros, ferias artesanales y el Ironman.

b)-Encuestas dirigidas a los turistas:

Pregunta No. 1: Nacionalidad.

Cuadro 49.
Nacionalidad de los turistas consultados.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Nacional.		Extranjero.			
	N°	%	N°	%	N°	%
Santa Ana.	18	78,26	5	21,74	23	100 %
Portoviejo.	13	56,52	10	43,48	23	100 %
Montecristi.	14	60,87	9	39,13	23	100 %
Manta.	16	69,57	7	30,43	23	100 %
Total.	61	66,30 %	31	33,70 %	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje de nacionalidad de los turistas consultados. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

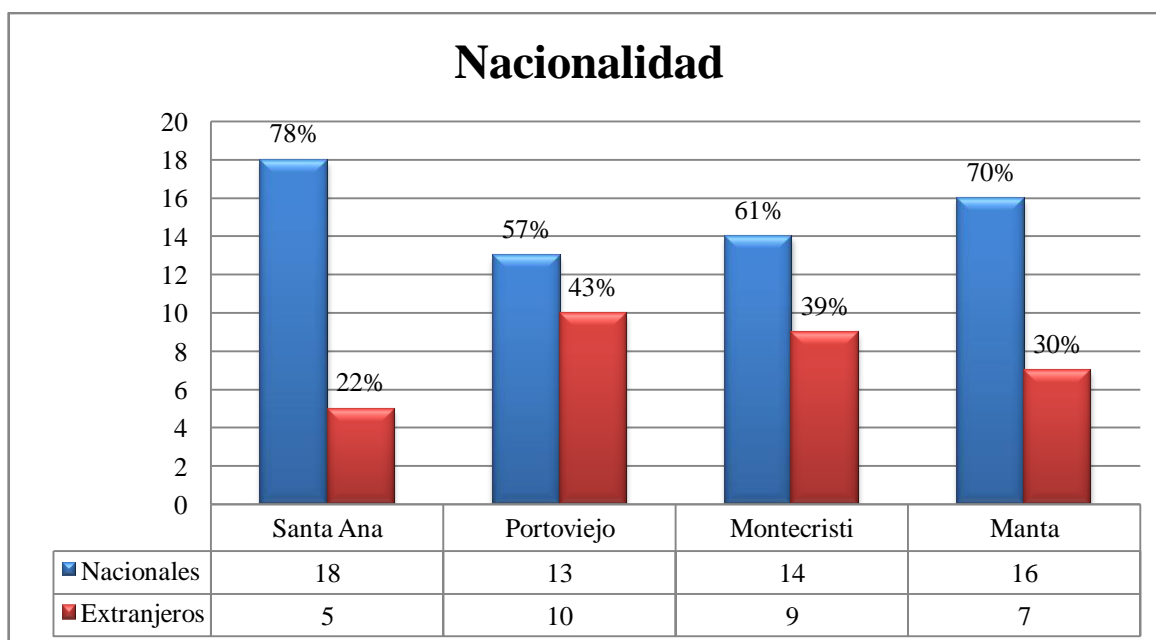


Gráfico No. 56. Porcentaje y análisis estadístico de la nacionalidad de los turistas encuestados. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas de los cuatro cantones involucrados se pudo observar que del total de la población encuestada, el mayor porcentaje corresponde a los turistas nacionales con un 66,30% frente a una minoría del 33,70% que representa la población extranjera.

Pregunta No. 2: Edad Promedio.

Cuadro 50.

Edad promedio de los turistas consultados.

Cantones.	Alternativas.						Total global.	
	18-38		39-58		Más de 59			
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Santa Ana.	15	65,22	5	21,74	3	13,04	23	100 %
Portoviejo.	10	43,48	7	30,43	6	26,09	23	100 %
Montecristi.	14	60,87	8	34,78	1	4,35	23	100 %
Manta.	15	65,22	6	26,09	2	8,70	23	100 %
Total.	54	58,70%	26	28,26%	12	13,04%	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje de la edad de los turistas consultados. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

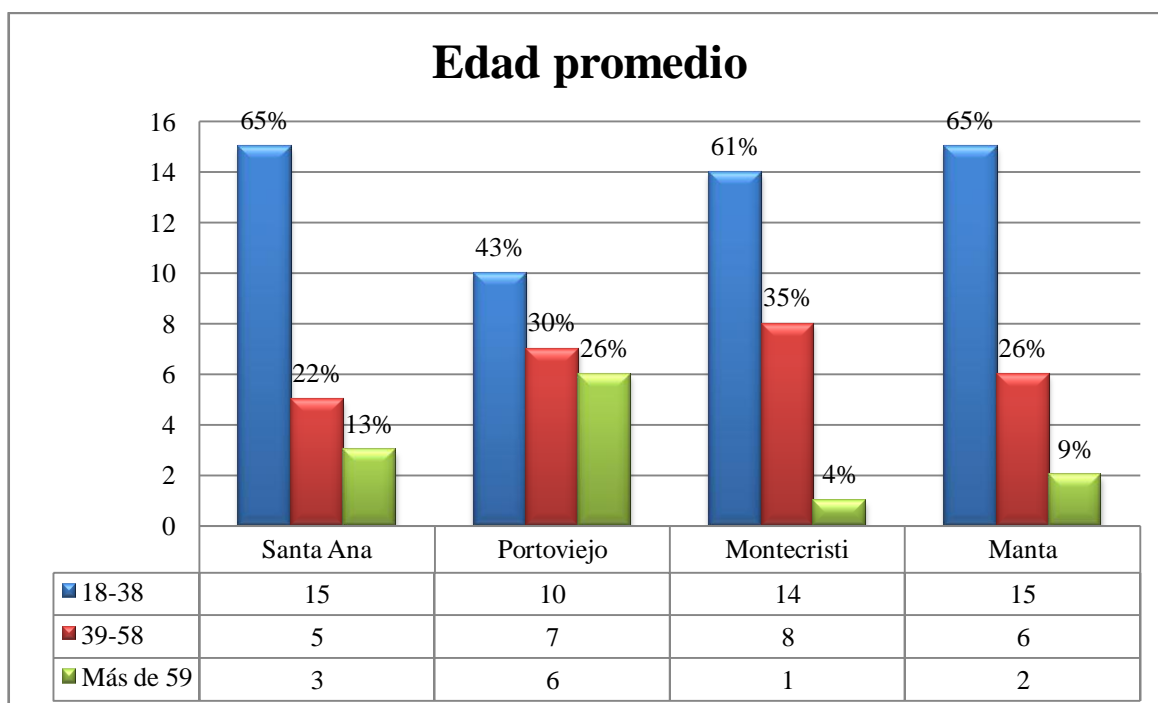


Gráfico No. 58. Porcentaje y análisis estadístico de la edad promedio de los turistas encuestados. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas de los cuatro cantones involucrados se pudo observar que del total de la población encuestada, el mayor porcentaje corresponde a los turistas jóvenes que van de 18 a 38 años de edad con un 58,70% frente a una minoría del 13,04% que representa los turistas con más de 59 años de edad.

Pregunta No. 3: Género.

Cuadro 51.
Género de los turistas consultados.

Cantones.	Alternativas.				Total global.	
	Masculino.		Femenino.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	11	47,83	12	52,17	23	100 %
Portoviejo.	13	56,52	10	43,48	23	100 %
Montecristi.	12	52,17	11	47,83	23	100 %
Manta.	12	52,17	11	47,83	23	100 %
Total.	48	52,17%	44	47,83%	92	100 %

Nota: Frecuencias y porcentaje de género de los turistas consultados. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

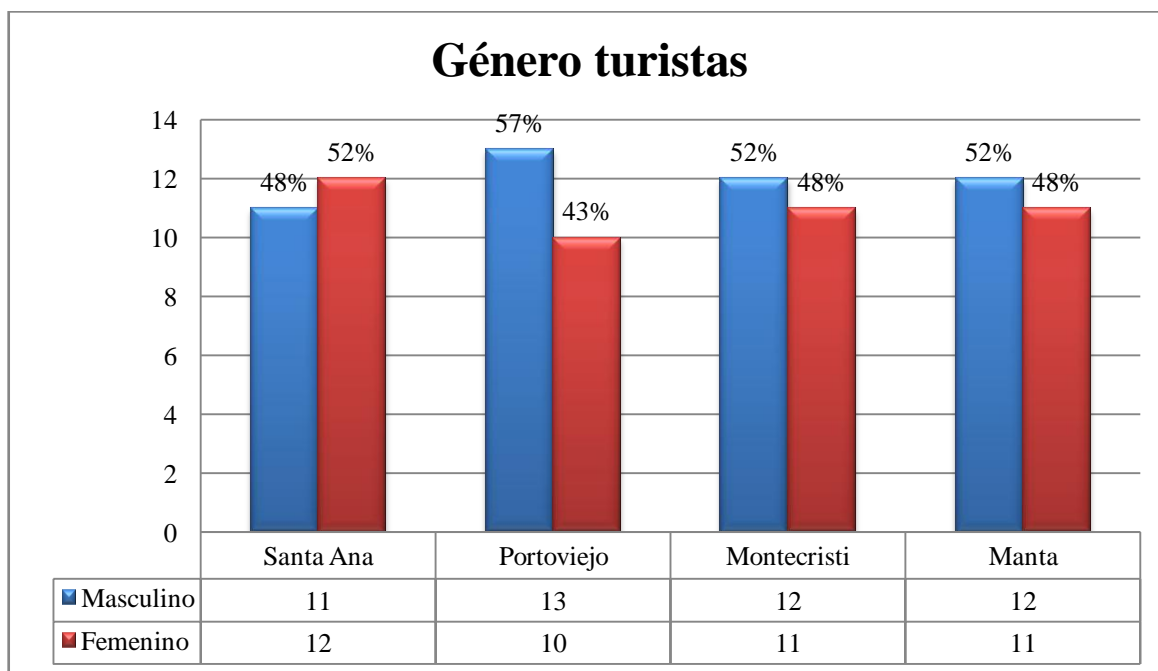


Gráfico No. 59. Porcentaje y análisis estadístico del Género de los turistas encuestados. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas de los cuatro cantones involucrados se pudo observar que del total de la población encuestada, el mayor porcentaje corresponde a los turistas de Género masculino con un 52,17% y con un mínimo margen de diferencia se tiene a los turistas de Género femenino con un 47,83%. Las estadísticas muestran un equilibrio.

Pregunta No. 4: Profesión.

Cuadro 52.
Profesión de turistas consultados.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
Abogado.	0	0	2	1	3	3,26
Administrador.	0	0	0	2	2	2,17
Agricultor.	1	1	1	1	4	4,35
Albañil.	0	0	0	1	1	1,09
Ama de casa.	3	3	3	4	13	14,13
Artesano.	1	0	0	0	1	1,09
Chef.	0	0	1	2	3	3,26
Comerciante.	2	1	2	2	7	7,61
Consultor médico.	0	0	0	1	1	1,09
Cosmetóloga.	0	0	0	1	1	1,09
Docente.	1	0	2	0	3	3,26
Doctor.	1	0	2	1	4	4,35
Economista.	2	0	1	0	3	3,26
Empresario.	1	2	2	0	5	5,43
Estilista.	0	4	0	0	4	4,35
Estudiante.	4	3	2	5	14	15,22
Funcionario.	1	0	0	0	1	1,09
Ganadero.	0	1	0	0	1	1,09
Guardia.	0	0	1	0	1	1,09
Guía turístico.	0	0	1	0	1	1,09
Ingeniero.	2	1	0	1	4	4,35
Jubilado.	1	3	2	0	6	6,52
No dio información.	2	3	0	0	5	5,43
Oficinista.	1	1	0	0	2	2,17
Técnico reparador AC.	0	0	0	1	1	1,09
Transportista.	0	0	1	0	1	1,09
Total.	23	23	23	23	92	100%

Nota: Frecuencias y porcentaje de profesión de los turistas consultados. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.



Gráfico No. 60. Porcentaje y análisis estadístico de la profesión de los turistas encuestados. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas se tiene que el mayor porcentaje de encuestados son estudiantes con un porcentaje de 15,22%, mientras que la minoría con un porcentaje de 1,09% corresponde a las siguientes profesiones: albañil, artesano, consultor médico, cosmetología, funcionario, ganadero, guardia, guía turístico, técnico reparador de aires acondicionados y transportista.

Pregunta No. 5: ¿Conoce usted que en la provincia de Manabí existieron rutas del tren?

Cuadro 53.

Rutas del tren en Manabí conocidas por turistas.

CANTONES.	ALTERNATIVAS.				TOTAL GLOBAL.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	2	8,70	21	91,30	23	100 %
Portoviejo.	5	21,74	18	78,26	23	100 %
Montecristi.	6	26,09	17	73,91	23	100 %
Manta.	2	8,70	21	91,30	23	100 %
Total.	15	16,30%	77	83,70%	92	100 %

Nota: Rutas del tren en Manabí conocidas por los turistas encuestados. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

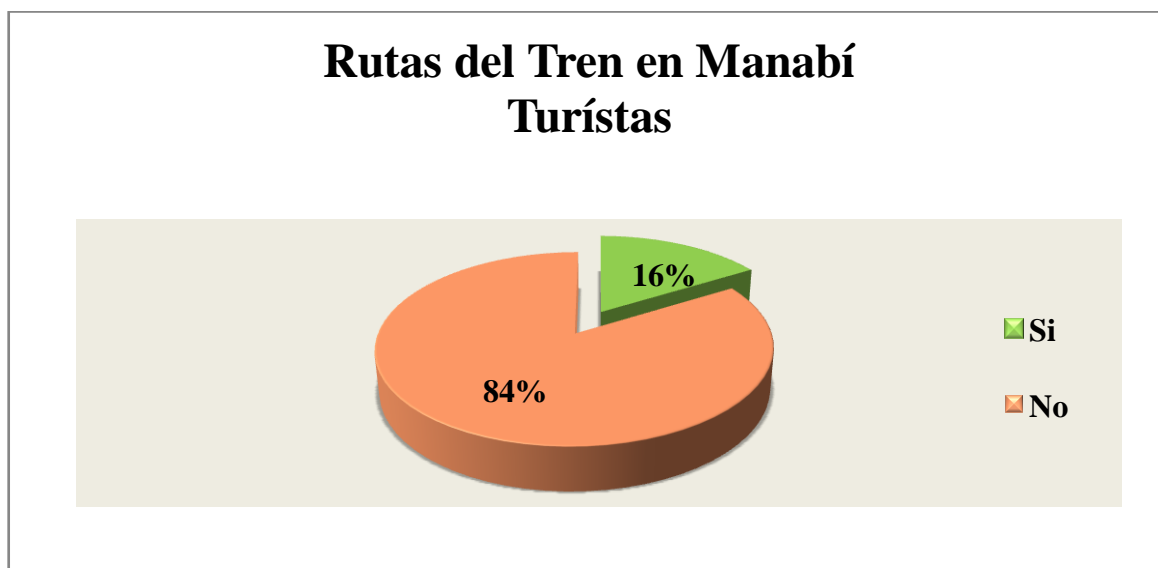


Gráfico No. 61. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas del tren en Manabí por los turistas encuestados. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas, el mayor índice es negativo con un porcentaje de 84%, es decir, no conocen las rutas del tren existentes en Manabí, mientras que un 16% afirmó positivamente.

Cuadro 54.

Análisis de las 15 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 5.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
	Chone-Bahía.	1	1	1	0	3
Manta.	0	0	1	0	1	5,88
Manta y Montecristi.	0	0	1	0	1	5,88
Manta-Santa Ana.	0	0	1	0	1	5,88
Montecristi.	0	3	0	0	3	17,65
Montecristi, Portoviejo y Chone.	0	0	1	0	1	5,88
Montecristi, Santa Ana y Chone.	0	0	1	0	1	5,88
Portoviejo y Santa Ana.	1	0	0	1	2	11,76
Santa Ana.	1	1	1	1	4	23,53
Total.						100%

Nota: Porcentaje de las 15 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 5. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.



Gráfico No. 62. Porcentaje y análisis de las 15 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 5. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Pregunta No. 6: Mencione el nombre de rutas turísticas que haya visitado en la provincia de Manabí.

Cuadro 55.
Rutas Turísticas visitadas por los turistas en Manabí.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
Ninguna.	5	8	4	1	18	16,22
No identifica.	4	8	3	2	17	15,32
Ruta de la paja toquilla.	0	0	1	0	1	0,90
Ruta del cacao.	0	0	1	3	4	3,60
Ruta del café.	1	0	1	3	5	4,50
Ruta del encanto.	5	2	4	4	15	13,51
Ruta spondylus.	11	7	15	18	51	45,95
Total.						100%

Nota: Rutas Turísticas visitadas por los turistas en Manabí. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

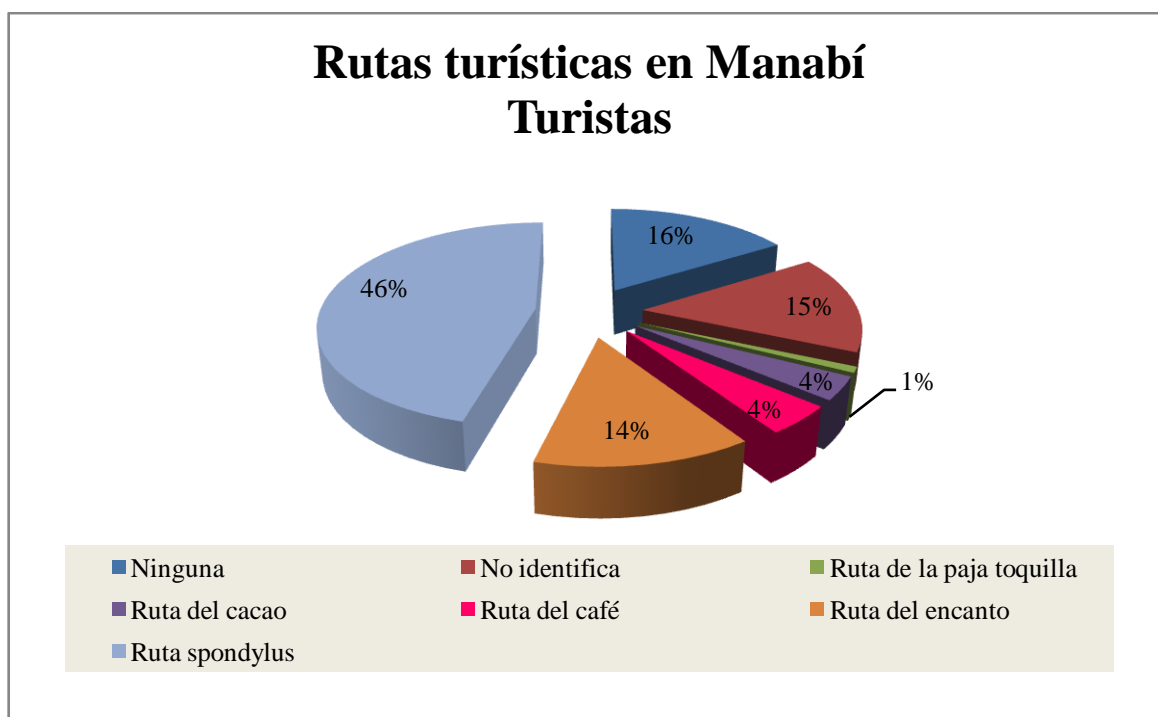


Gráfico No. 63. Rutas Turísticas visitadas por los turistas en Manabí. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas, la ruta más visitada y por ende con el mayor índice es la Ruta del Spondylus con un porcentaje de 46%, mientras que la ruta menos visitada fue la Ruta de la paja toquilla con un porcentaje mínimo del 1%.

Pregunta No. 7: Marque la ruta turística del tren que haya visitado en el país.

Cuadro 56.

Rutas turísticas del tren visitadas en el país por turistas.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
Tren de la Libertad I.	0	0	1	1	2	1,68
Tren de la Libertad II.	0	0	0	1	1	0,84
Tren de los Volcanes.	5	5	2	1	13	10,92
Tren de los Volcanes al Boliche.	0	0	1	0	1	0,84
Tren del Hielo II.	1	7	1	0	9	7,56
Tren de la Quinua.	0	2	0	0	2	1,68
Tren de la Nariz del Diablo.	5	9	5	6	25	21,01
Tren de la Quinua – Nariz del Diablo.	1	0	0	0	1	0,84
Tren de la Dulzura.	6	6	4	3	19	15,97
Tren Crucero.	1	3	1	0	5	4,20
Ninguna.	9	6	12	14	41	34,45
Total.						100%

Nota: Rutas turísticas del tren visitadas en el país por los turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

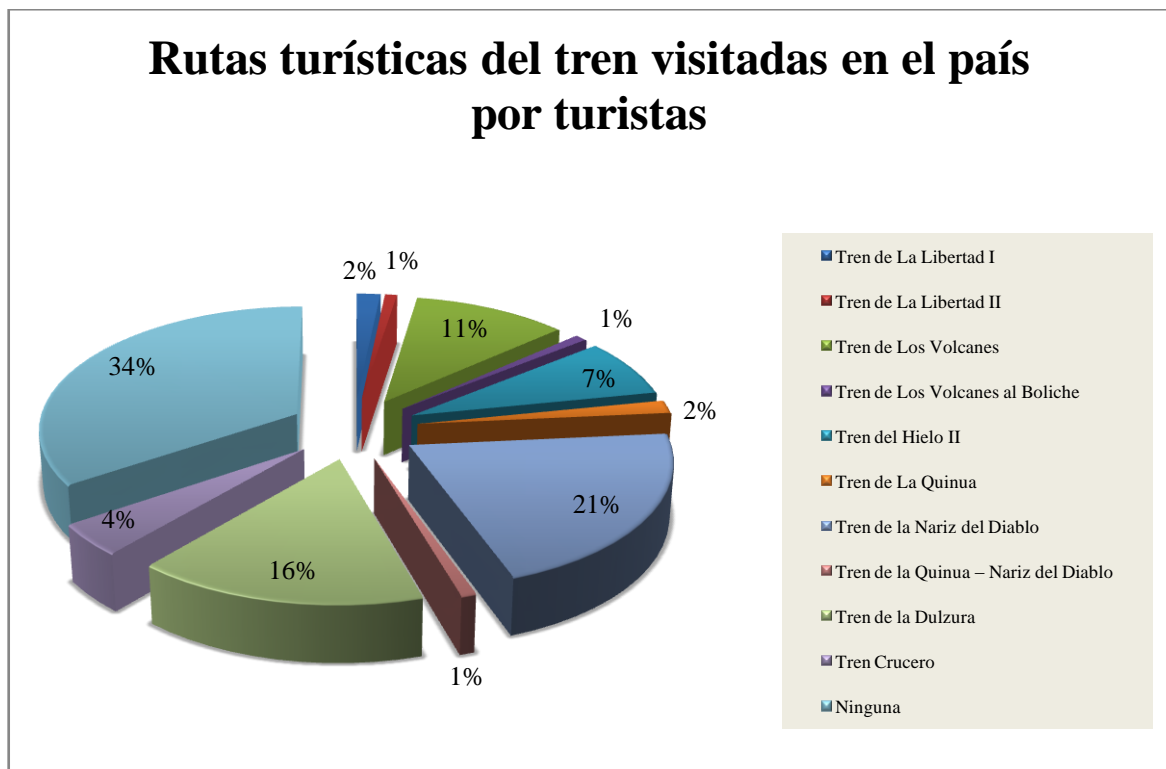


Gráfico No. 64. Porcentaje y análisis estadístico del conocimiento de las rutas turísticas del tren visitadas en el país. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas se tiene que la ruta de tren nacional más visitada fue el Tren de la Nariz del Diablo con un 21%, sin embargo el mayor índice de porcentaje se lo lleva la opción ninguna con un 34% mientras que el mínimo porcentaje correspondiente al 1% es homogéneo en las siguientes rutas: Tren de los Volcanes al Boliche, tren de la Libertad II y tren de la Quinua – Nariz del Diablo.

Pregunta No. 8: ¿Qué fue lo que más le gustó de la ruta?

Cuadro 57.

Razones por las que gustó las rutas del tren nacionales a los turísticas.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
Cultura.	5	5	5	4	19	20,43
Económica.	0	1	0	0	1	1,08
Elegancia.	1	4	0	2	7	7,53
Experiencia.	0	0	0	4	4	4,30
Historia.	2	5	4	3	14	15,05
Hospitalidad.	3	5	4	0	12	12,90
Innovación.	1	6	1	0	8	8,60
Paisaje.	7	9	6	5	27	29,03
4 mundos en recorrido.	1	0	0	0	1	1,08
Total.						100%

Nota: Razones por las que gustó las rutas del tren nacionales a los turísticas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

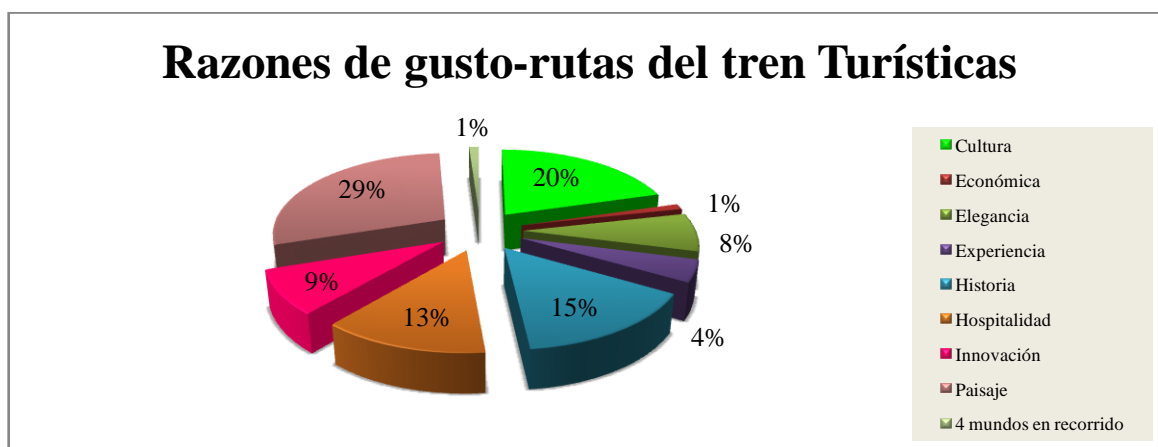


Gráfico No. 65. Razones por las que gustó las rutas del tren nacionales a los turísticas. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas se tiene que lo que más les llama la atención o gustan del paisaje con un 29%, le continúa con un 20% la cultura que trae consigo la ruta nacional, con un 15% y 13% la historia y hospitalidad respectivamente.

Por otro lado con un índice medio se tiene a la innovación, elegancia y experiencia con un 9%, 8% y 4% relativamente, mientras que el mínimo porcentaje correspondiente al 1% es homogéneo en las siguientes características: costo económico de las rutas y la ventaja de visitar más de 2 mundos en un paquete.

Pregunta No. 9: ¿Visitaría usted una nueva ruta turística que recree la antigua ruta ferroviaria desde Manta a Santa Ana?

Cuadro 58.
Posibilidad de visita de los turistas una nueva ruta turística que recree la antigua ruta del tren en Manabí.

CANTONES.	ALTERNATIVAS.				TOTAL GLOBAL.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	19	82,61	4	17,39	23	100 %
Portoviejo.	20	86,96	3	13,04	23	100 %
Montecristi.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Manta.	22	95,65	1	4,35	23	100 %
Total.	84	91,30%	8	8,7%	92	100 %

Nota: Posibilidad de visita de los turistas una nueva ruta turística que recree la antigua ruta del tren en Manabí. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Posibilidad de visita-Ruta turística ferroviaria Turistas

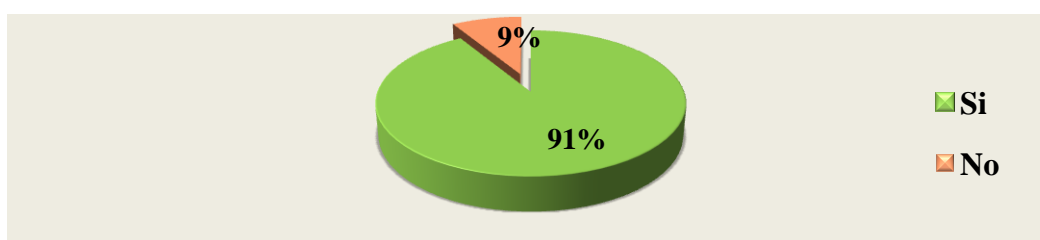


Gráfico No. 66. Porcentaje y análisis de la posibilidad de que los turistas visiten una nueva ruta turística que recree la antigua ruta del tren en Manabí. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas, existe la posibilidad de que el 91% de ellos visiten la nueva ruta turística donde se realice el rescate memorial del Tren Central de Manabí, mientras que el 9% de los turistas no la visitarían por varias razones, unos hasta que se haga conocida y otros porque simplemente no quieren.

Cuadro 59.
Análisis de las 84 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 9.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
	Conocer de la historia.	1	5	6	6	18
Conocer lugares.	6	6	11	10	33	22,30
Conocer nuevas culturas.	4	4	3	5	16	10,81
Curiosidad.	9	10	11	6	36	24,32
Reactivación económica.	0	0	4	1	5	3,38
Revivir el tren.	2	5	6	8	21	14,19
Salir de la rutina.	1	3	5	3	12	8,11
Ser económica.	0	2	0	0	2	1,35
Valoración propia.	0	0	2	3	5	3,38
Total.						100%

Nota: Porcentaje de las 84 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 9 y razones del porque si la visitarían. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

84 Respuestas afirmativas PREGUNTA 9

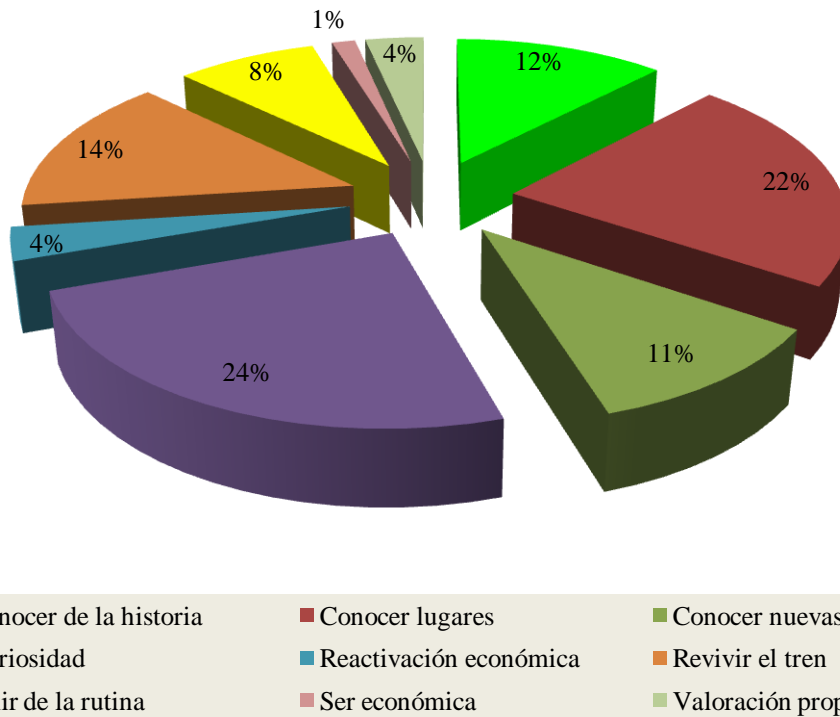


Gráfico No. 67. Porcentaje y análisis de las 84 respuestas afirmativas de la Pregunta No. 9. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

Pregunta No. 10: ¿A través de qué fuentes se informa usted de los lugares turísticos?

Cuadro 60.
Fuentes de información turística de los turistas.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
	Amigos.	18	17	17	20	72
Agencias de viaje.	9	11	9	4	33	12,69
Internet.	11	21	16	16	64	24,62
Televisión.	11	5	20	20	56	21,54
Prensa.	2	5	6	8	21	8,08
Volantes, trípticos.	0	4	5	3	12	4,62
Familia.	0	0	0	2	2	0,77
					Total.	100%

Nota: Fuentes de información turística de los turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

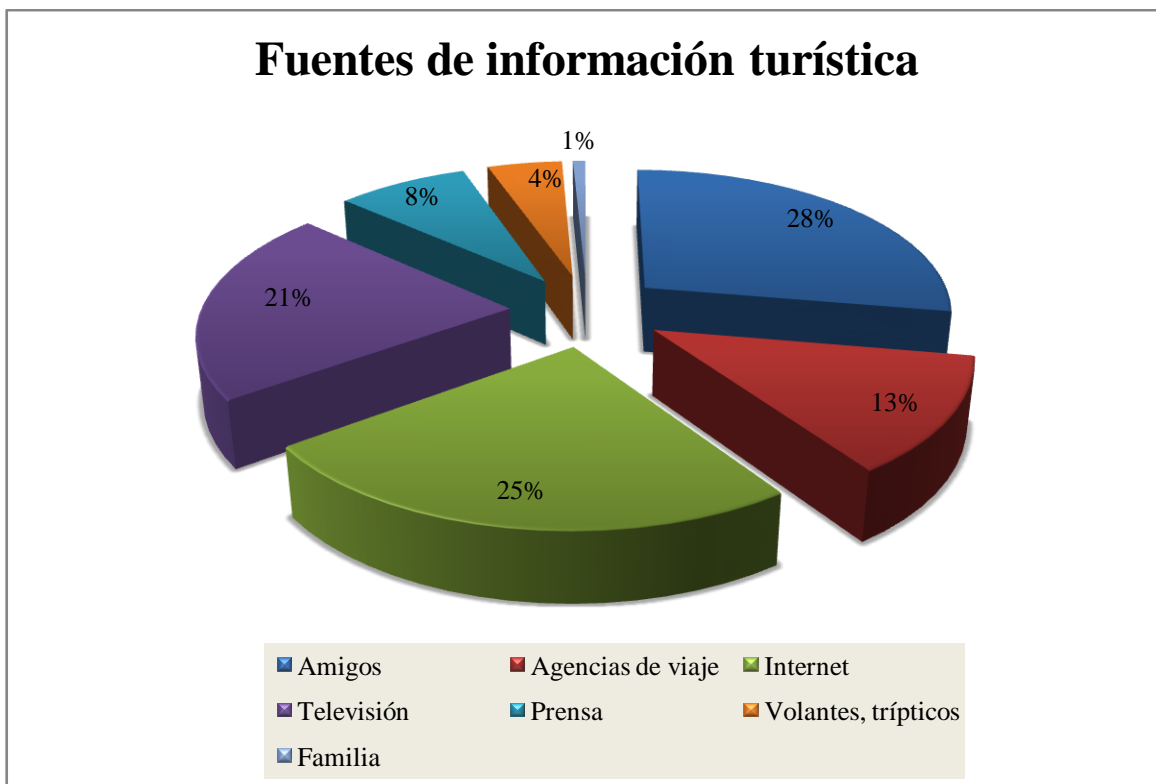


Gráfico No. 68. Fuentes de información turística de los turistas. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas se tiene a los amigos con un mayor índice porcentual del 28% mientras que el 1% corresponde a la familia, convirtiéndose en la fuente de información menos usada.

Pregunta No. 11: ¿En compañía de quién realiza sus viajes?

Cuadro 61.
Preferencias de compañía en viaje según los turistas.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
	Solo.	3	2	0	0	5
Pareja.	10	7	10	9	36	22,22
Familia.	15	12	20	22	69	42,59
Amigos.	8	16	15	13	52	32,10
Total.						100%

Nota: Preferencias de compañía en viaje según los turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Preferencias de compañía de viaje

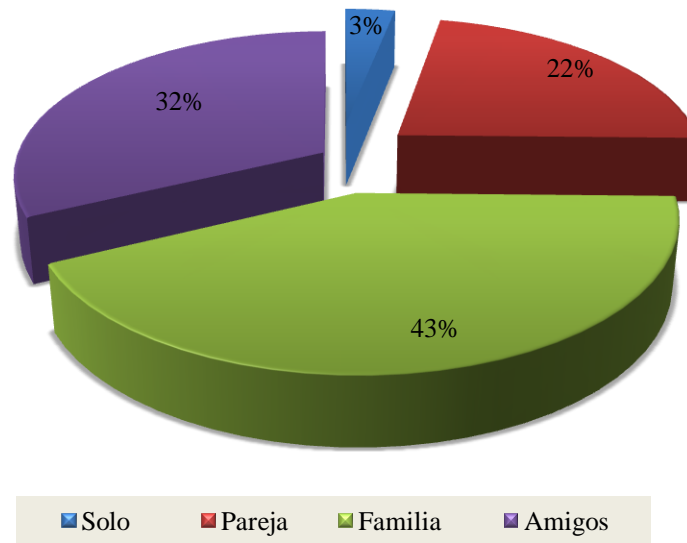


Gráfico No. 69. Preferencias de compañía de viaje del turista. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas se tiene a que prefieren viajar mayormente en familia reflejadas en un 43%, continua con 32% el viajar con amigos, le sigue el viaje en pareja con un 22% mientras que el 3% corresponde viajar solo, convirtiéndose en la opción menos aplicada.

Pregunta No. 12: ¿Con qué frecuencia realiza sus viajes?

Cuadro 62.
Frecuencia de viajes según los turistas.

ALTERNATIVAS	CANTONES				TOTAL GLOBAL	
	Santa Ana	Portoviejo	Montecristi	Manta	N°	%
	1 vez al mes	4	3	2	1	10
1 vez al año	10	16	10	11	47	51,09
2 veces al año	9	3	9	9	30	32,61
Eventualmente	0	1	2	2	5	5,43
Total						100%

Nota: Frecuencia de viajes según los turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

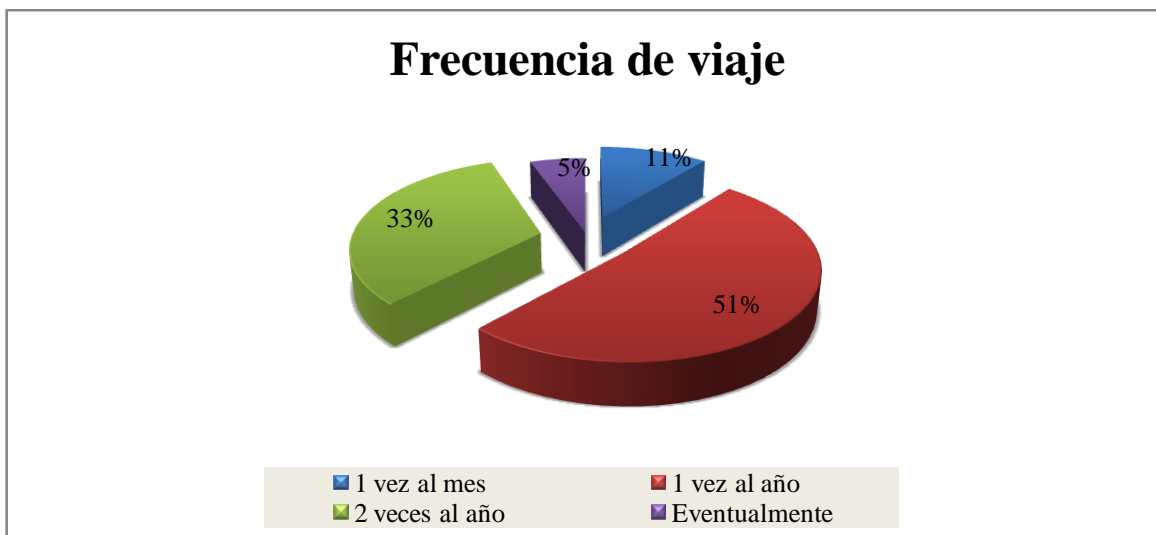


Gráfico No. 70. Frecuencia de viajes según los turistas. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas se tiene a que viajan mayormente una vez al año reflejadas en un 51%, continua con 33% el viajar dos veces al año. El índice porcentual medio lo tiene el viaje una vez al mes con un 11% mientras que el 5% corresponde viajar eventualmente, convirtiéndose en la opción menos empleada.

Pregunta No. 13: ¿Qué tipo de servicios son los que prefería que contenga una ruta turística?

Cuadro 63.
Preferencias de servicios en la ruta turística según los turistas.

ALTERNATIVAS.	CANTONES.				TOTAL GLOBAL.	
	Santa Ana.	Portoviejo.	Montecristi.	Manta.	N°	%
Fotografía.	12	16	20	16	64	12,57
Visita a museos.	12	12	16	13	53	10,41
Caminatas.	16	13	15	14	58	11,39
Guianza.	20	15	16	19	70	13,75
Alojamiento.	13	13	16	20	62	12,18
Transporte.	12	19	16	12	59	11,59
Alimentación.	12	15	16	20	63	12,38
Información veraz.	10	10	10	10	40	7,86
Atractivos.	10	10	10	10	40	7,86
Total.						100%

Nota: Preferencias de servicios en la ruta turística según los turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Preferencias de servicios en la ruta turística

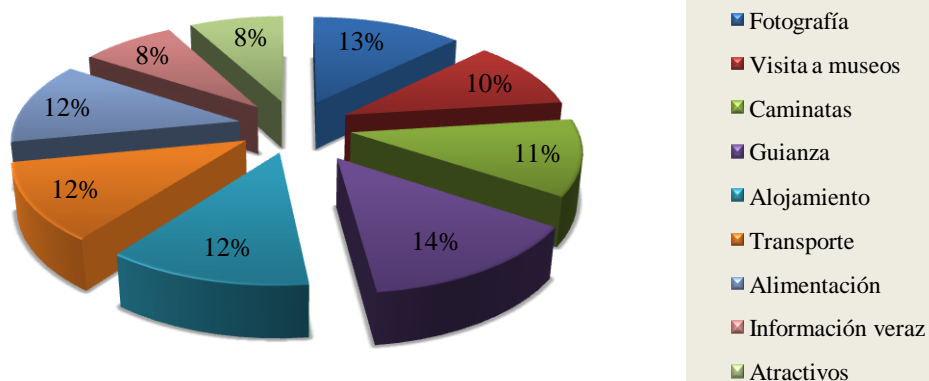


Gráfico No. 71. Preferencias de servicios en la ruta turística según los turistas. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas, con un índice mayoritario se tiene la guianza reflejada en un 14%, no tan alejado de esta serie porcentual con un 13% se tiene a la fotografía, con un 12% alojamiento, transporte y alimentación, un 11% prefieren las caminatas, un 10% optan por la visita a los museos mientras que el servicio menos requerido por los turistas fue la de información veraz y atractivos con un 8%, pero sin embargo se mantiene un equilibrio en las preferencias.

Pregunta No. 14: ¿Cuánto estaría dispuesto a gastar para visitar una ruta turística?

Cuadro 63.

Preferencias de valores económicos en la ruta turística según los turistas.

Cantones.	Alternativas.								Total global.	
	10-25		26-50		51-75		Más de 75			
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Santa Ana.	6	22,22	11	40,74	3	20,00	3	20,00	23	100 %
Portoviejo.	11	40,74	0	0,00	4	26,67	8	53,33	23	100 %
Montecristi.	4	14,81	8	29,63	5	33,33	6	40,00	23	100 %
Manta.	6	22,22	8	29,63	3	20,00	6	40,00	23	100 %
Total.	27	29,35%	27	29,35%	15	16,30%	23	25,00%	92	100 %

Nota: Preferencias de valores económicos en la ruta turística según los turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

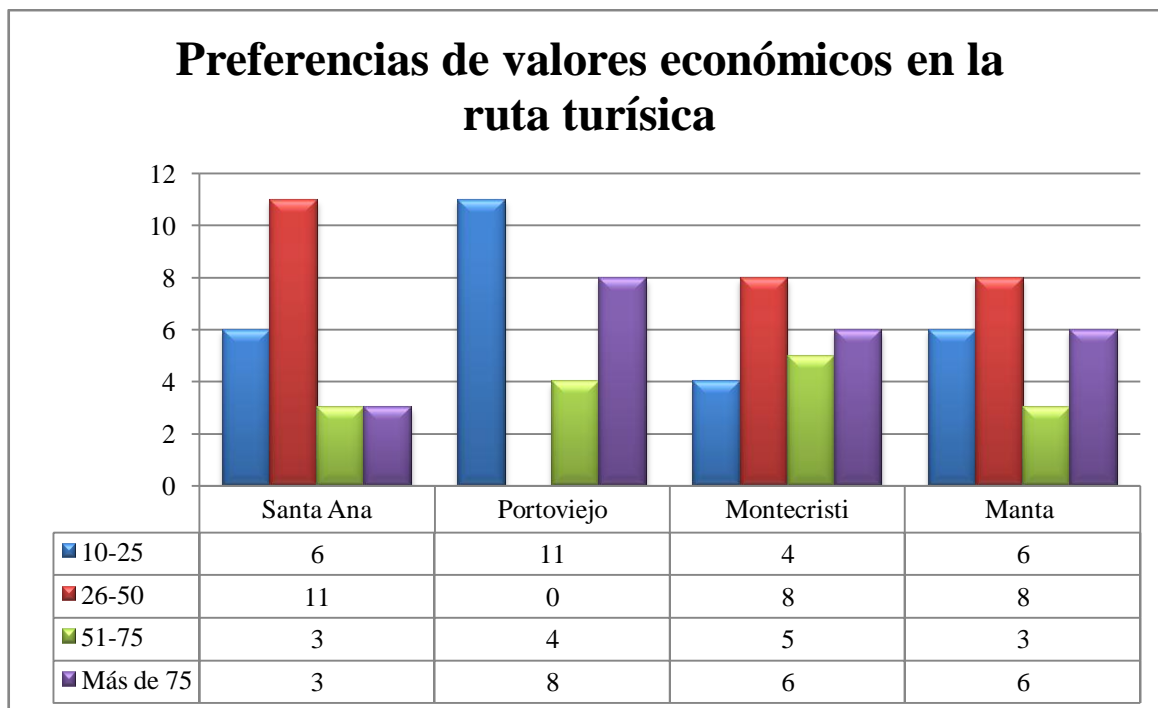


Gráfico No. 72. Preferencias de valores económicos en la ruta turística según los turistas. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas a los turistas, con un índice mayoritario se tiene prefieren gastar de \$ 10 a \$ 50 mientras que con un índice minoritario se tiene el rango de \$ 51 a \$ 75 reflejada en un 16,30%.

Pregunta No. 15: ¿Considera importante el valor histórico y el uso de los saberes ancestrales para la realización de una ruta turística?

Cuadro 65.
Importancia del valor histórico y el uso de saberes ancestrales en una ruta turística.

CANTONES.	ALTERNATIVAS.				TOTAL GLOBAL.	
	Si.		No.		N°	%
	N°	%	N°	%		
Santa Ana.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Portoviejo.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Montecristi.	22	95,65	1	4,35	23	100 %
Manta.	23	100,00	0	0,00	23	100 %
Total.	91	98,91%	1	1,09%	92	100 %

Nota: Importancia del valor histórico y el uso de saberes ancestrales en una ruta turística. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Importancia del valor histórico y el uso de saberes ancestrales en una ruta turística Turistas

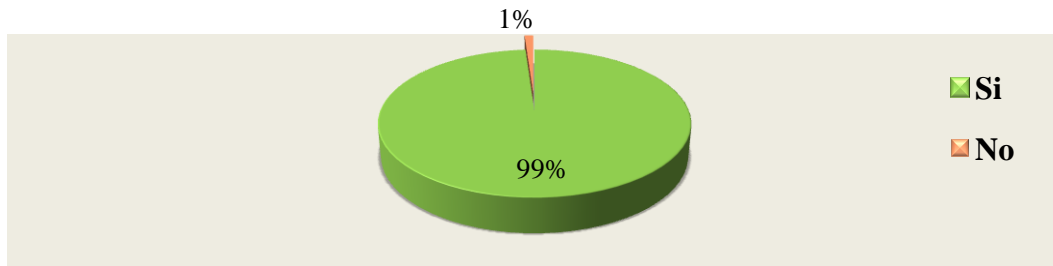


Gráfico No. 73. Importancia del valor histórico y el uso de saberes ancestrales en una ruta turística. Fuente: Turistas de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Análisis e interpretación de los resultados: De acuerdo a las encuestas realizadas, el 99% de turistas encuestados consideran importante el valor histórico y el uso de saberes ancestrales en una ruta turística frente a un mínimo porcentual de 1% que cree lo contrario.

Por su parte las entrevistas se realizaron según se presentaba la necesidad en el proceso de investigación. A continuación se detallan las entrevistas realizadas con las preguntas respectivas que se plantearon:

a)-Entrevista dirigida a Mario Marlon Zambrano Segovia-Jefe del departamento de turismo del Gobierno Descentralizado del cantón Santa Ana:

Pregunta No. 1: ¿Conoce usted de la ruta ferroviaria que existía en Manabí? Si la conozco por supuesto, tengo entendido que existían dos rutas.

Pregunta No. 2: ¿Le preocupa que la información histórica-cultural referente a la antigua ruta ferroviaria se pierda con el tiempo y que se pudiera hacer ante ello? Si, realmente hay muy poca información acerca de la ruta y obviamente si no se hace algo para poder

investigar un poco más, para tener mayor información y resguardar la poca que existe, lamentable puede que desaparezca.

Como medida para que esto no ocurra lo ideal sería que una ONG, nosotros como Gobierno local o algún otro GAD proponga como punto de partida un estudio o consultoría donde se investigue más a fondo sobre la ruta y cuyos resultados estén al alcance de todos para posteriormente realizar proyectos de índole turística o de cualquier tipo para promocionar dicha ruta.

Pregunta No. 3: ¿Cree usted que sea factible la construcción de una ruta turística que involucre la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana para dinamizar el turismo local?

Por supuesto, creo que tenemos la potencialidad como para hacerlo, a nivel de cantones poseemos atractivos turísticos diferentes y relevantes: Manta con sus playas, Montecristi con sus artesanías e historia, Portoviejo con su historia y sus playas también y Santa Ana con su área rural donde se encuentran fincas turísticas, cascadas, ríos y otros sitios naturales que llaman la atención de los visitantes.

Pregunta No. 4: ¿Se han implementado medidas para potenciar el turismo en el cantón?

Santa Ana tiene como principales fuente de ingresos la ganadería, agricultura y comercio, desafortunadamente no ha desarrollado el turismo en su totalidad, pues no todo el territorio cantonal recibe turistas o visitantes entre estas se encuentran la Parroquia La Unión y San Pablo de Pueblo Nuevo con potencialidades de agroturismo pero que sin embargo no están integradas a ese desarrollo.

Como medidas para dinamizar el turismo, hemos tenido conversaciones con los presidentes de las juntas parroquiales, se han identificado a partir de esto los atractivos potenciales para posteriormente ser incluidos en un inventario de atractivos turísticos elaborados por los GADs parroquiales.

También estamos trabajando en términos de referencia porque se quiere contratar una consultoría que nos elaboren el Plan de Desarrollo turístico cantonal, que nos dará un diagnóstico y cifras de servicios básicos, infraestructura, entre otros aspectos que ayudaran a establecer acciones puntuales de ahora a cinco años.

Pregunta No. 5: Actualmente existe una ley solidaria que contiene políticas que respaldan a las provincias afectadas. ¿Cuáles de estas considera usted que beneficia a Manabí en el ámbito turístico?

Bueno, la afectación en Santa Ana no fue únicamente por el terremoto sino también por las inundaciones previas al 16A, de hecho la inundación más fuerte de los últimos 50 años, pero en cuanto a las políticas definitivamente las facilidades en financiamiento y el fondo de la ley solidaria para la reconstrucción de Manabí.

Pregunta No. 6: ¿Estaría de acuerdo en unir esfuerzos con los otros cantones involucrados para dar viabilidad al proyecto de la nueva ruta turística Manta-Santa Ana? Si, por supuesto es bueno trabajar en asociatividad.

Pregunta No. 7: ¿Cuál sería el aporte del GAD en el desarrollo del proyecto? Se aportaría técnicamente en lo que se pueda respecto a la construcción del proyecto, habría que informarnos bien acerca de la propuesta, pero la predisposición y apoyo como GAD existe.

Pregunta No. 8: ¿Los predios donde estaba ubicada la antigua estación del ferrocarril es de propiedad privada o pertenece al cantón? Es de propiedad privada.

Pregunta No. 9: Lamentablemente pasamos por un terrible evento sísmico, el terremoto 16A donde gran parte de la planta turística en algunos cantones resultó afectada. ¿Podría mencionar el estado actual de esta mediante un análisis porcentual o una actualización del catastro?

Santa Ana fue golpeada por esos dos eventos anteriormente expuestos, pero los efectos del evento sísmico fuer parcial como perdida de paredes de edificaciones y casas, pero no mayor afectación en cuanto a colapso de viviendas como en otros cantones, por lo que las actividades habituales no demoraron mucho en reanudarse.

Pregunta No. 10: Como parte del desarrollo del proyecto, es necesario realizar una actividad de socialización del tema a ejecutar. ¿Estaría de acuerdo en asistir? ¿En qué cantón preferiría que se realice? Si, por supuesto aunque me gustaría que se dé aquí en el cantón por el motivo de mis demás ocupaciones.

b)-Entrevista dirigida a Brenda Terán-Directora de Turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta:

Pregunta No. 1: ¿Conoce usted de la ruta ferroviaria que existía en Manabí? No conozco.

Pregunta No. 2: ¿Le preocupa que la información histórica-cultural referente a la antigua ruta ferroviaria se pierda con el tiempo y que se pudiera hacer ante ello? Por supuesto que sí, nuestro objetivo como dirección es salvaguardar todas estas cosas culturales que de verdad nos dan una identidad.

Pregunta No. 3: ¿Cree usted que sea factible la construcción de una ruta turística que involucre la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana para dinamizar el turismo local? Como no conozco respecto a la ruta, es difícil saber si la construcción de una ruta sea factible, habría que analizar varios aspectos, como la factibilidad por ejemplo.

Pero se puede potencializar una ruta de varias maneras, una adecuándola para que sea turística y otra haciendo los estudios de terreno para ver si se la puede restablecer.

Pregunta No. 4: ¿Se han implementado medidas para potenciar el turismo en el cantón? A raíz del evento sísmico hemos desarrollado paquetes turísticos solidarios, hemos buscado promociones turísticas en restaurantes, bares, hemos implementado una campaña para el rescate artesanal con micro emprendimientos, además se ha desarrollado un taller de micro emprendimiento donde se le da una plaza de trabajo estable al artesano.

Vamos a hacer un recorrido en la zona de Ligüiqui, se ha culminado con el proceso de zonificación de playas y nos estamos enfocando en proyectos de estaciones de servicios.

Pregunta No. 5: ¿Estaría de acuerdo en unir esfuerzos con las direcciones de turismo de otros cantones involucrados para dar viabilidad al proyecto de la nueva ruta turística Manta-Santa Ana? Por supuesto que sí.

Pregunta No. 6: ¿Cuál sería el aporte de la institución en el desarrollo del proyecto? Primero habría que analizar el proyecto en físico antes de dar el aporte, porque este podría ser económico, de apoyo técnico, de gestión, entre otras variables.

Pregunta No. 7: Actualmente existe una ley solidaria que contiene políticas que respaldan a las provincias afectadas. ¿Cuáles de estas considera usted que beneficia a Manabí en el ámbito turístico y cultural?

Esta ley trae consigo muchos beneficios para las provincias de Esmeraldas y Manabí, turísticamente nos ayuda muchísimo no solamente por el tema del IVA y de los impuestos que están reducidos sino también por la partida presupuestaria que están denotando para estas provincias, pero igualmente la presentación en físico de un proyecto es indispensable.

Pregunta No. 8: Lamentablemente pasamos por un terrible evento sísmico “el terremoto 16A” donde gran parte de la planta turística en algunos cantones resultó afectada. ¿Podría mencionar el estado actual de esta mediante un análisis porcentual o una actualización del catastro? Desde la primera semana después del sismo ya teníamos la información

completa, es más, la hemos estado socializando con el ministerio y todos los medios que nos quieran ayudar.

Teníamos un total de 130 hoteles regularizados y 30 que estaban en trámite de regularización. De esos 30 hoteles 24 colapsaron con el sismo, seis se encuentran en la zona cero y por ende no pueden funcionar.

Pregunta No. 9: Basándonos en la Ley de Turismo/Cultura vigente ¿Con qué facilidades debe contar un ruta turística/cultural? Una de las características principales es enfocarse en algo que posea historia, para salvaguardar así la cultura e identidad del lugar.

Algo que sea verdaderamente significativo para esa cultura, en lo posible rescatar el testimonio de personas que vivieron en este caso la época del tren y que a viva voz narren sus anécdotas, relatos que alimentan la historia y le dan vida a las cosas antiguas.

Pregunta No. 10: Como parte del desarrollo del proyecto, es necesario realizar una actividad de socialización del tema a ejecutar. ¿Estaría de acuerdo en asistir? ¿En qué lugar preferiría que se realice? Personalmente recomiendo que se elijan cuatro fechas distintas para la socialización en cada cantón involucrado.

c)-Entrevista dirigida a Fernando Saltos Molina-Docente del Colegio Albertina Rivas Medina:

Pregunta No. 1: ¿Tiene conocimiento que aquí en Manabí existieron rutas ferroviarias? De ser positiva su respuesta, describa ¿Qué cantones la constituían? Si, en 1911 inicia la

construcción de los rieles en Manta, llegan a Montecristi en 1912, en el año 1913 llegó a Portoviejo y en 1914 llegó aquí a Santa Ana un 9 de julio.

Pregunta No. 2: Para complementar su respuesta anterior, describa los sectores por las que esta(s) ruta(s) transitaba(n). En Tarqui era el terminal, en Montecristi era por la estación de Bomberos, en Portoviejo en Andrés de Vera por la parte donde está el Coliseo Homero Mendoza y en Santa Ana por el Parque de las Madres frente a la Escuela Simón Bolívar, eran terrenos de Julián Cedeño.

Pregunta No. 3: ¿Conoce usted cuál era la utilidad de la ruta y quienes hacían uso de ella? Se transportaban productos hacia la empresa Braman que ahora es conocida como Ales tales como tagua, paja toquilla, palma real, higuerilla, piñón, balsa de caña y retornaban con productos de primera necesidad para la gente del campo como eran manteca, caramelos, velas, entre otros. También había vagones para la transportación de personas en primera y segunda categoría.

Pregunta No. 4: ¿Quiénes estaban a cargo de la ruta? (Empresas Públicas, Privadas, entre otras). Fue pública, es decir de gobiernos, mas bonos que eran cubiertos con productos.

Pregunta No. 5: En cuanto al recorrido del tren ¿Cuál era la duración? Eran aproximadamente cinco horas.

Pregunta No. 6: ¿En qué periodo político se dió su construcción y quién fue el ingeniero de la obra? El tren fue un proyecto en el gobierno de Eloy Alfaro, quien lo dejó en presupuesto.

Pregunta No. 7: Conoce de aspectos importantes, tales como: ¿Cuál era el costo de construcción, valor del boleto o pasaje, medidas de los rieles, diseño de los vagones y las clases que poseía? Un dato importante es el pitazo del tren que se realizaba 500 metros antes de llegar a hacer el cambio del riel, que se lo podía efectuar en Lodana, Santa Ana, El Limón y Andrés de Vera, antes de subir Cerro de Hojas, sitio Las Palmas, Montecristi, El Colorado, Las Acuatas y Tarqui.

La construcción del tren se llevo a cabo en su mayoría en las laderas para evitar las inundaciones de los inviernos y en las zonas bajas no se separaba más de 10 a 15 metros de la vía actual.

Pregunta No. 8: ¿Conoce usted de los motivos o razones que llevaron al fin o erradicación de la ruta del tren? En el año de 1945 muere el ferrocarril con la llegada de los carros, las personas empieza a trasladarse y trasladar sus productos en camiones de marca Ford.

Pregunta No. 9: ¿Posee objetos o archivos históricos físicos o digitales que puedan ayudar a sustentar ésta investigación? Tengo un libro titulado La historia de Santa Ana donde he incluido una extensa recopilación de datos referentes a este tema, donde tomé en cuenta al autor Wilfrido Loor personaje que vivió en la época del tren.

Pregunta No. 10: ¿Considera usted importante la rehabilitación de la ruta del tren en Manabí o la ejecución de proyectos de índole turística que ayuden a rescatar esa memoria histórica? Explique ¿Por qué? Si, es más, he socializado por escrito con los cuatro cantones

inmersos en la ruta un proyecto cultural con el objetivo de recuperar lo que ha sido nuestro entorno a la antigua ruta ferroviaria.

d)-Entrevista dirigida a Ramiro Molina Cedeño-Docente de la Universidad San Gregorio de Portoviejo:

Pregunta No. 1: ¿Tiene conocimiento que aquí en Manabí existieron rutas ferroviarias? De ser positiva su respuesta, describa ¿Qué cantones la constituían?

Quito-Bahía de Caráquez y se inicia la construcción del ferrocarril en Manabí primero en Bahía, se inaugura antes que en Portoviejo ya para 1908 ya tenemos vía férrea en Manabí. Bahía de Caráquez-Tosagua-Calaceta-Chone y en 1913 se termina de construir y se inaugura en Portoviejo perteneciente a la ruta Manta-Montecristi-Portoviejo-Santa Ana.

Pregunta No. 2: ¿Conoce usted cuál era la utilidad de la ruta y quienes hacían uso de ella? Se usaba básicamente para el transporte de productos y movilización de personas.

Pregunta No. 3: En cuanto al recorrido del tren ¿Cuál era la duración? Tenían rutas fijas, tenían horarios establecidos, tenían que esperar que se llenara el tren para que pudiera salir

Pregunta No. 4: ¿En qué periodo político se dio su construcción y quién fue el ingeniero de la obra? Se da en la época de Alfaro.

Pregunta No. 5: Conoce de aspectos importantes, tales como: ¿Cuál era el costo de construcción, valor del boleto o pasaje, medidas de los rieles, diseño de los vagones y las

clases que poseía? El diseño de los vagones es el mismo a los que se observan actualmente en las rutas de Durán y otras ciudades, la procedencia de igual forma, lo que cambiaba simplemente eran los vagones en cuanto a las necesidades de los mismos.

El valor de los boletos era variable, en esos tiempos estamos hablando de medios, dos reales y de sures, dependían del tipo de carga, su calidad y las distancias.

Pregunta No. 6: ¿Conoce usted de los motivos o razones que llevaron al fin o erradicación de la ruta del tren?

Se llevaban los productos desde las montañas hacia el tren, o desde el centro de las ciudades hasta la ruta del tren, en cambio los camiones facilitaron el transporte, iban y recogían los productos desde el sitio donde salían y los transportaban directamente, entonces hubo la construcción de carreteras, el surgimiento de camiones, y la dinámica que se armó respecto a ello para su carga y descarga.

Pregunta No. 7: ¿Considera usted importante la rehabilitación de la ruta del tren en Manabí o la ejecución de proyectos de índole turística que ayuden a rescatar esa memoria histórica? Explique ¿Por qué?

Es interesante porque puede promover el turismo, pero tendrían que definirse rutas ecológicas o turísticas que realmente agraden, que atraigan al turista especialmente el extranjero porque eso genera una mayor dinámica en la generación de divisas y en la generación de empleo, porque hacer una ruta simplemente de carácter folklórico, que se nos ocurre no tiene sentido, tiene que ser en base a una planificación muy bien definida.

e)-Entrevista dirigida a Jaime Cedeño Saltos-Encargado de museo de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta:

Pregunta No. 1: ¿Tiene conocimiento que aquí en Manabí existieron rutas ferroviarias? De ser positiva su respuesta, describa ¿Qué cantones la constituían? Si por supuesto. El de Bahía-Tosagua-Calcuta-Chone y Manta-Montecristi-Portoviejo-Santa Ana. Ambos tuvieron sus apogeos, pero lo que no comprendió Bahía era que había que industrializar, no tuvo visión, ya que se volvió un poco más turístico, se dedicaron a importar.

Por su parte la ruta Manta-Santa Ana lo vio de una forma más empresarial, seria y segmentada, comenzó a incentivar a los inversionistas extranjeros para la construcción de fábricas de tagua y otras ubicadas cerca a la línea ferroviaria para facilitar el transporte de mercancías, de allí salieron las fábricas La Sirena, la Brudman ahora conocida como Alex.

Pregunta No. 2: Para complementar su respuesta anterior, describa los sectores por las que esta(s) ruta(s) transitaba(n). La ruta Manta-Santa Ana partía desde la estación de Tarqui pasaba por la Av. 114, anteriormente llamada “Talleres del Ferrocarril”, esa es la avenida que sale a la actual Av. 4 de Noviembre.

Las personas se pueden guiar por el carretero Manta-Santa Ana que lleva el mismo recorrido ya que cuando se construyeron las carreteras para automóviles, en los años 40, el tren iba a la par porque venían las garrabas y tractores que en esa época no podían venir por tierra pues era muy difícil, entonces los traían por agua en gabarras desde Guayaquil.

Al construir los carreteros, el ferrocarril llevaba las gabarras, las bajaban y a medida que iban construyendo las carreteras el tren iba avanzando es decir que iba asistiendo a la maquinaria pesada para que se puedan construir las vías.

Entonces si se toma una referencia desde 1911 que se empezó a construir el ferrocarril Manta- Santa Ana, parte desde Manta por la misma línea que va hacia Portoviejo pasa por la Aurora, llega a Colorado, baja por la loma de Colorado, no sube a Montecristi a la parte de la iglesia, sino que baja por la parroquia Aníbal San Andrés, sigue y llega hasta la parte llana del Cerro Guayabal, La Pila, Pile, toma esa zona baja y subía al Cerro de Hojas donde se cambiaba de vía porque era una sola.

Para evitar accidentes con la locomotora que venía de Portoviejo y la que venía de Manta, unos esperaban, otros bajaban y subían justo en el Cerro de Hojas para llegar al valle de Portoviejo, donde tomaba la misma ruta al lado del terminal por el Estanco, donde había una estación, y proseguía por la misma carretera actual a Santa Ana, pasando por Lodana, El Limón, Mapasingue.

Había también, dos subestaciones o semi estaciones en Colón y Colorado que servían al ferrocarril impulsado por vapor para abastecerse de agua y leña para seguir su camino asemejando las estaciones de gasolina en la actualidad y cuyos pasajeros también aprovechaban para comprar hayacas y otros alimentos.

Pregunta No. 3: ¿Conoce usted cuál era la utilidad de la ruta y quienes hacían uso de ella?

La utilidad nace del mar se adentra a la zona rural donde realiza el acopio de productos agrícolas y algunos vírgenes y súper necesarios como la tagua, el caucho y la balsa para construir aviones, elaboración de llantas para los vehículos.

El acopio se realizaba en Santa Ana, donde se recibían productos desde 24 de Mayo y otras partes en mula, en caballo, se recogía productos por el camino, crecieron los exportadores en Portoviejo se encontraban los exportadores, cogían sus productos los clasificaban, embalaban y se los trasladaba hacia el puerto de Manta.

Así mismo en Montecristi productos como el sombrero de paja toquilla, la cabuya, entre otros productos de exportación que llegaban al puerto de Manta y salían a Europa y a otros lados. Esa fue su utilidad la exportación, mejoró, reactivó la economía y marcó un impacto en la parte social porque también teníamos importación, el ferrocarril llevaba productos para exportar a Europa.

De la misma forma llegaban productos de Europa a la provincia, nuestros campesinos y cholos si eran buenos exportadores de tagua si se podían poner sombreros finos traídos de Francia, ropa de París, perfumes, la rockola, los discos, maquinarias para elaborar velas, galletas, colas o gaseosas, proyectores para las primeras películas de cine.

Por eso ciudades como Chone tuvo su cine, Santa Ana su fábrica de colas, Portoviejo sus grandes teatros porque traían bailarinas de Rusia, la llegada del tren introdujo a la provincia en la corriente de revolución industrial aunque no en gran medida

como otros países del mundo. Ecuador no tuvo problemas en ese tiempo con la recesión que hubo entre los años veinte y treinta porque el ferrocarril de Manta abasteció a los dos bandos en la primera guerra mundial desde 1914 y 1918.

Ecuador le vendió a los dos bandos balsa, caucho, tagua para los botones de los uniformes y en la segunda guerra mundial, también al eje de los nazis y con los fascistas no hubo recesión no hubo gente pobre, quizás pobre intelectualmente gracias a que solo algunos habían estudiado en Italia por ejemplo o descendían de familias importante pero no de forma económica como en otros países cuyas guerras mundiales si afectaron.

Manta también se abrió al mundo industrialmente, se crearon las grandes fábricas, solo era conocido Guayaquil como puerto, se crearon amistades entre exportadores de la provincia y Europa. Abastecimiento de agua, en épocas secas desde los ríos de Santa Ana y Portoviejo repartidos en Montecristi y Manta.

Pregunta No. 4: ¿Quiénes estaban a cargo de la ruta? (Empresas Públicas, Privadas, entre otras) En Bahía construyeron los franceses, y en la ruta Manta-Santa los ingleses, por esa razón creo que hubo celos en el área gubernamental y al tren de Manta-Santa no se lo quiso nacionalizar mientras que al de Bahía sí, y por lo tanto duró hasta el 66.

Pregunta No. 5: En cuanto al recorrido del tren ¿Cuál era la duración? Antes del ferrocarril, antes de la idea de Eloy Alfaro antes de esta obra que comunicara al Ecuador desde norte a sur, y los puertos a las zonas agrícolas lo que existía como medio de transporte era el caballo o carretas haladas por los mismos.

Entonces se acortó el tiempo ya que un viaje de Manta a Santa Ana a caballo eran dos o tres días entonces cuando el ferrocarril llegó se redujo este tiempo a tan solo seis horas ese era uno de los beneficios para la época en la que se vivía y usos que se le dio a la máquina, el transporte de personas.

Pregunta No. 5: ¿En qué periodo político se dio su construcción y quién fue el ingeniero de la obra? La construcción del Tren Central de Manabí se dio gracias a la gestión del General Eloy Alfaro Delgado, quien lamentablemente fue asesinado en 1912 y no pudo ver su obra completa. Luego asumió el poder Leonidas Plaza Gutiérrez.

El ingeniero de la obra fue el alemán Pablo Gonzenbach en asociatividad con la empresa inglesa originaria de Manchester, Liverpool, The Central Railway of Ecuador. Theobald Allison fue el último gerente del tren central Manabita.

Pregunta No. 6: Conoce de aspectos importantes, tales como: ¿Cuál era el costo de construcción, valor del boleto o pasaje, medidas de los rieles, diseño de los vagones y las clases que poseía? En cuanto a la longitud de la vía pues era de 60 km, en Manta en la zona de Tarqui era la estación, la boletería, el telégrafo justo donde hoy es la zona cero.

El ferrocarril de Manta-Santa fue de troncha angosta, es decir que la separación que había de un riel al otro no era mucha, sino de 75 cm. La vestimenta usada por las mujeres era parecida a la que usaban las mujeres en Europa, se presentaban también acontecimientos como que una familia exportadora de tagua o cacao fuera invitada a Europa a una fiesta o feria.

Había clases la primera, segunda, tercera y una plataforma de carga, la máquina n°21 que era la más grande podía arrastrar hasta seis vagones, entre vagones de pasajeros, carga y correspondencia. Posteriormente existieron también las locomotoras exprés, que eran pequeñas máquinas que solo arrastraban vagones sin pasajeros solo de carga, alquilados para cargar solamente tanques de agua por ejemplo.

Luego eran almacenados en grandes depósitos en Manta para luego ser vendida. Habían también las llamadas “cucarachas” que eran unas pequeñas que funcionaban manualmente haciendo un movimiento con las manos de arriba hacia abajo, usualmente eran usadas por las personas que hacían el mantenimiento a las vías.

Los autocarriles fueron como buses que servían solo para el transporte de pasajeros y algunas maletas pequeñas que ya no funcionaban a base de vapor y leña sino con combustible con petróleo, por el año de 1935 cuando aparece el combustible pero que sin embargo necesitaban los rieles para poder movilizarse.

El costo del pasaje según mis entrevistas osciló entre 0,50 centavos de sucre hasta 5 sucres por entre los años 1938 y 1940. La estación en Santa Ana era por donde vivía el señor Ángel Arteaga en la entrada en Santa Ana al frente de un colegio Simón Bolívar.

Pregunta No. 7: ¿Conoce usted de los motivos o razones que llevaron al fin o erradicación de la ruta del tren? El ferrocarril fue guía porque necesitaban un transporte para llevar el material pesado y construir las carreteras, el ferrocarril fue desapareciendo de esta manera, fue llegando el carro a Montecristi, sacaron los rieles ya no pudo regresar para Manta, llegó a Portoviejo, sacaron los rieles ya no pudo llegar a Montecristi, se quedó funcionando un tiempo entre Portoviejo y Santa Ana hasta que estuvieron las carreteras.

Hablar de la desaparición del ferrocarril Manta-Santa Ana o Tren Central como se lo conocía en ese entonces, es hablar también de la influencia del conservadurismo para borrar la memoria de Eloy Alfaro, no podían permitir ellos que existiera un ferrocarril en la zona donde nació Eloy Alfaro, entonces ese gran presidente que le hizo tanto daño a Manabí Velasco Ibarra hizo desaparecer esta obra.

Por ese motivo yo luché para tratar de recuperarlo nuevamente. Otra historia es hablar sobre los rieles por su parte, algunos permanecieron en el piso ciertos tramos hasta los años 50, desaparece el ferrocarril entre 1945 y 1947 entre ese lapso eran pequeñas rutas, vino el “boom” de los automóviles de la iluminación urbana, el alumbrado eléctrico urbano, dejando de lado las velas, lámparas de querosén, los petromax y habían sectores, parquecitos y zonas urbanas que parecían ciudades como Portoviejo, Manta, etc.

Que abrían sus sedes de reunión cívica, entonces no había fábricas de postes, había postes de madera pero tenían muy poca resistencia, entonces lo que hicieron fue sacar los rieles y empezaron a ponerlos como postes de luz o de alumbrado eléctrico. De los años 1950 en adelante empezaron a servir como postes de alumbrado eléctrico, inclusive en Portoviejo, Manta, Montecristi y en Santa Ana siguen existiendo algunos rieles originales parados que dicen 1911 y The Central Railway of Ecuador.

Pregunta No. 8: ¿Posee objetos o archivos históricos físicos o digitales que puedan ayudar a sustentar ésta investigación?

En Montecristi hay 13, en Manta 22, en Portoviejo aproximadamente unos 15 y en Santa Ana unos poquísimos rieles quizás unos 6. Me gusta custodiarlos y cuidarlos lamentablemente los chatarreros son una amenaza para este patrimonio por ejemplo en Manta existían más pero lastimosamente los han llevado a los chatarreros cuando ya dejan de ser tensores de postes.

De hecho estoy realizando un proyecto para el rescate de esos rieles, porque de hecho en la zona de Tarqui que era la estación, hay siete rieles pero al ser una de las zonas más afectadas por el terremoto corren el riesgo de perderse, el proyecto trata de la construcción de un parque ferroviario, ese es mi último sueño y misión allí ya me retiro de la historia y la investigación.

Pregunta No. 9: ¿Considera usted importante la rehabilitación de la ruta del tren en Manabí o la ejecución de proyectos de índole turística que ayuden a rescatar esa memoria histórica? Explique ¿Por qué? Claro que si, en este caso se ha presentado una nueva oportunidad, la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí va a retomar ese proyecto para ayudar al gobierno se ha preocupado por el rescate de este patrimonio por la zona rural.

El problema que siempre ha existido es que ya no se podía sacar una ruta que partiera desde Manta usando la antigua vía ahora se planea abrir caminos desde la parte rural para que ferrocarril parta nuevamente desde Manta, para conectarse con Montecristi cuya ruta está intacta, en Portoviejo el cerro Guayabal, el cerro de Hojas está intacta la ruta para llegar a Santa Ana está intacto entonces el problema es solamente la salida desde Manta, pero saldría por la zona rural, Santa Marianita, Pachoche.

f)-Entrevista dirigida a Alberto Miranda-Gestor cultural independiente:

Pregunta No. 1: ¿Tiene conocimiento que aquí en Manabí existieron rutas ferroviarias? De ser positiva su respuesta, describa ¿Qué cantones la constituían? Si, por supuesto. Era una ruta lineal que iba desde Manta hacia Montecristi, Portoviejo hasta Santa Ana.

Pregunta No. 2: Para complementar su respuesta anterior, describa los sectores por las que esta(s) ruta(s) transitaba(n). La antigua ruta ferroviaria seguía la actual vía Manta-Santa Ana, puesto que la carretera se la hizo paralela a la del tren, pero en la actualidad se pueden apreciar aún ciertos trazados sobre las lomas, por decirlo así, el culebreo del antiguo recorrido en el sector Cerro de Hojas y Cerro Guayabal.

Pregunta No. 3: ¿Conoce usted cuál era la utilidad de la ruta y quienes hacían uso de ella? Transportación de personas y de carga, no tenía fines turísticos. La usaban personas de todas las clases sociales. Para las familias de esa época, viajar en tren era una vitrina social.

Pregunta No. 4: En cuanto al recorrido del tren ¿Cuál era la duración? Aproximadamente cuatro horas, alado de un caballo éste lo puede hasta rebasar, puesto que el tren iba lento pero constante.

Pregunta No. 5: ¿En qué periodo político se dió su construcción y quién fue el ingeniero de la obra? El periodo político fue el del presidente Eloy Alfaro Delgado y desconozco el ingeniero de la obra.

Pregunta No. 6: Conoce de aspectos importantes, tales como: ¿Cuál era el costo de construcción, valor del boleto o pasaje, medidas de los rieles, diseño de los vagones y las clases que poseía?

No tengo datos exactos de costos, pero si tengo entendido que existían dos clases, la primera clase y la otra donde las personas iban encima de las cargas, es decir, los que tenían solvencia iban muy cómodos y los de bajos recursos no. En cuanto a las medidas de los rieles, el ancho era de 75 centímetros.

Pregunta No. 7: ¿Conoce usted de los motivos o razones que llevaron al fin o erradicación de la ruta del tren?

Quizás las disputas políticas entre partidos políticos, tras la muerte de Alfaro iniciaron una guerra idealista. Además, de la falta de mantenimiento. También se le puede adicionar la aparición de carros, porque el viajar en este medio de transporte representaba la buena posición de las familias, dejaron de lado al tren.

Pregunta No. 8: ¿Posee objetos o archivos históricos físicos o digitales que puedan ayudar a sustentar ésta investigación? Si por supuesto, voy a realizar un levantamiento de información en las zonas altas del Cerro Jaboncillo y Guayabal con un drom. Podría facilitarles este material.

Pregunta No. 9: ¿Considera usted importante la rehabilitación de la ruta del tren en Manabí o la ejecución de proyectos de índole turística que ayuden a rescatar esa memoria histórica? Explique ¿Por qué?

Si, por supuesto. Es más, yo hablé con la empresa eléctrica ya que muchos rieles estaban como sostenedores de luz, para recuperarlos. Es un patrimonio, piezas históricas que merecen ser rescatadas, muchas locomotoras se les ha perdido el rastro, incluso fueron sacadas del país.

g)-Entrevista dirigida a María Eugenia Pablo-Directora de Turismo del GAD Municipal del cantón Montecristi.

Pregunta No. 1: ¿Conoce usted de la ruta ferroviaria que existía en Manabí? Si.

Pregunta No. 2: ¿Le preocupa que la información histórica-cultural referente a la antigua ruta ferroviaria se pierda con el tiempo y que se pudiera hacer ante ello? Así es. Es una de las cosas que aterran y no sólo de la ruta del tren sino en todo lo que se refiere a identidad.

Por tal motivo para esta dirección es prioridad el rescate de las raíces a través de proyectos, como por ejemplo la fundación de una escuela de artesanos, donde los tejedores de toquilla y mimbre más experimentados sean los que enseñen.

Pregunta No. 3: ¿Cree usted que sea factible la construcción de una ruta turística que involucre la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana para dinamizar el turismo local? Si, es viable, desde ya se lo digo, pero si me gustaría una estación en Montecristi. Se parece mucho a una propuesta que tenemos, claro que nuestra ruta es más pequeña.

Pregunta No. 4: ¿Se han implementado medidas para potenciar el turismo en el cantón? Si.

Pregunta No. 5: ¿Estaría de acuerdo en unir esfuerzos con las direcciones de turismo de otros cantones involucrados para dar viabilidad al proyecto de la nueva ruta turística Manta-Santa Ana? Es así, la única forma que se puede salir adelante en todos los aspectos es la unión de todos los cantones.

Pregunta No. 6: ¿Cuál sería el aporte de la institución en el desarrollo del proyecto? Todo el aporte que a través del apoyo del Alcalde se pueda conseguir, él conoce que el turismo es la mejor manera de salir adelante.

Pregunta No. 7: ¿Qué proyectos a nivel macro se está realizando para dinamizar el turismo y la cultura en la Provincia? Algunos como por ejemplo: Las letras “Montecristi” ubicadas en lo alto del cerro con paneles solares y la implementación de un sendero en la Playita del Cerro y Centinela.

Pregunta No. 8: Actualmente existe una ley solidaria que contiene políticas que respaldan a las provincias afectadas. ¿Cuáles de estas considera usted que beneficia a Manabí en el ámbito turístico y cultural? Al principio sí, pero en la actualidad ya no.

Pregunta No. 9: Lamentablemente pasamos por un terrible evento sísmico “el terremoto 16A” donde gran parte de la planta turística en algunos cantones resultó afectada. ¿Podría mencionar el estado actual de esta mediante un análisis porcentual o una actualización del catastro?

Montecristi no se vio tan afectado, fueron tres los hoteles que sufrieron daños.

Pregunta No. 10: Basándonos en la Ley de Turismo/Cultura vigente ¿Con qué facilidades debe contar un ruta turística/cultural? Se requiere socialización, señalética y publicidad.

Pregunta No. 11: Como parte del desarrollo del proyecto, es necesario realizar una actividad de socialización del tema a ejecutar. ¿Estaría de acuerdo en asistir? ¿En qué lugar preferiría que se realice? Si, por supuesto.

11.2. Diseño de una ruta turística para la dinamización de la actividad socio económica de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.

11.2.1. Selección de atractivos que se incluirán en la ruta.

A lo largo de la Ruta Central se identificaron atractivos claves y fueron elegidos por su valor intrínseco, autenticidad y cercanía a la antigua ruta ferroviaria con finalidad de que el tiempo entre cada estación les sea a los turistas dinámica, entretenida y sobre todo educativa. Así se tiene:

a)-En el cantón Manta:

Cuadro 66.
Matriz de atractivos seleccionados del cantón Manta.

Tipo de atractivo.	Nombre del atractivo.
Naturales.	Bosque de Pacoche y San Lorenzo.
Culturales.	Muelle del Puerto de Manta.
	Museo Etnográfico del Malecón.
	Astillero de Manta.

Nota: Matriz de atractivos seleccionados del cantón Manta. Ministerio de Turismo. (2008). Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008. República del Ecuador: Autor.

b)-En el cantón Montecristi:

Cuadro 67.

Matriz de atractivos seleccionados del cantón Montecristi.

Tipo de atractivo.	Nombre del atractivo.
Culturales.	Museo Eloy Alfaro.
	Artesanía Sombreo de paja toquilla.
	Artesanías de la Pila.
	Santuario de la Virgen de Monserrate.

Nota: Matriz de atractivos seleccionados del cantón Montecristi. Ministerio de Turismo. (2008). Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008. República del Ecuador: Autor.

c)-En el cantón Portoviejo:

Cuadro 68.

Matriz de atractivos seleccionados del cantón Portoviejo.

Tipo de atractivo.	Nombre del atractivo.
Naturales.	Cerro de Hojas.
Culturales.	Iglesia Catedral.
	Parque Central.
	Jardín Botánico.

Nota: Matriz de atractivos seleccionados del cantón Portoviejo. Ministerio de Turismo. (2008). Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008. República del Ecuador: Autor.

d)-En el cantón Santa Ana:

Cuadro 69.

Matriz de atractivos seleccionados del cantón Santa Ana.

Tipo de atractivo.	Nombre del atractivo.
Culturales.	Represa Poza Honda.
	Corredor Turístico Ecológico.
	Museo Etnográfico de la Cultura Montubia.

Nota: Matriz de atractivos seleccionados del cantón Santa Ana. Ministerio de Turismo. (2008). Inventario de atractivos turísticos de la provincia de Manabí: Actualizado a Junio del 2008. República del Ecuador: Autor.

En las visitas realizadas en los cuatro cantones como parte de la investigación se pudo observar la existencia de potenciales manifestaciones culturales que se aprovecharon para desarrollar el aspecto turístico dentro de la ruta. Así se tiene:

a)-Iglesia de la Virgen de Monserrate; b)-Parque Central de Santa Ana de Vuelta Larga.

11.2.2. Imagen corporativa.

El logotipo se diseño con el objetivo de reflejar en él, aspectos claves de la Ruta Central de Manabí, tales como:

a)-Los colores rojo, verde, blanco, que simbolizan los emblemas de la tierra productiva a la que llamamos Manabí y que fue testigo ferviente del paso del Tren Central, el café; que representa la tierra, lo rural y lo rústico de lo que fue la antigua ruta ferroviaria además de la tonalidad de algunos recursos naturales importantes que fueron trasladados por este medio de transporte, tales como: la balsa, tagua y café.

b)-El tren representa el progreso y unión de estos cuatro cantones.

c)-El ceibo que se muestra imponente como símbolo del valle de la ciudad de Portoviejo y especie representativa del bosque seco que impera en los cantones involucrados en el proyecto.

d)-Las montañas que revelan las partes altas por donde transitaba antiguamente el tren.

e)-Las circunferencias que plasman la tagua, como producto de comercialización y exportación, utilizado entre otras cosas como botones de los uniformes usados en combate para la Segunda Guerra Mundial.

f)-El número 21 que simboliza a la locomotora más grande que recorrió esta ruta.



Gráfico No. 74. Logotipo Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.



Gráfico No. 75. Logotipo Ruta Vértebras de mi Tierra, variable 1. Emblema a ser usado en fondos oscuros, el color de las líneas se cambió de blanco a rojo temporalmente para ser visualizado en el impreso de este proyecto. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.



Gráfico No. 76. Logotipo Ruta Vértebras de mi Tierra, variable 2. Emblema a ser usado en fondos blancos y claros. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Además habrá submarcas unificadas bajo un mismo sistema gráfico que describan cada uno de los servicios a prestarse en cada estación de la nueva ruta turística planteada.

Por otra parte uno de los objetivos a futuro del presente trabajo, es que “Vértebras de mi tierra” sea incluida en el actual sistema ferroviario-turístico con que cuenta el país, para ello se han implementado varios aspectos parecidos a los usados en el Manual de Uso Corporativo de la marca comercial Tren Ecuador, realizado por la empresa pública Ferrocarriles del Ecuador²²¹ (s/f) tales como: “Café del tren y tienda artesanal del tren”. (p. 36).

²²¹ Ferrocarriles del Ecuador. (s/f). *Manual de uso Tren Ecuador*. República del Ecuador: Autor.

a)-Café del tren.



Gráfico No. 77. Submarca Café del Tren. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

b)-Tienda artesanal del tren.

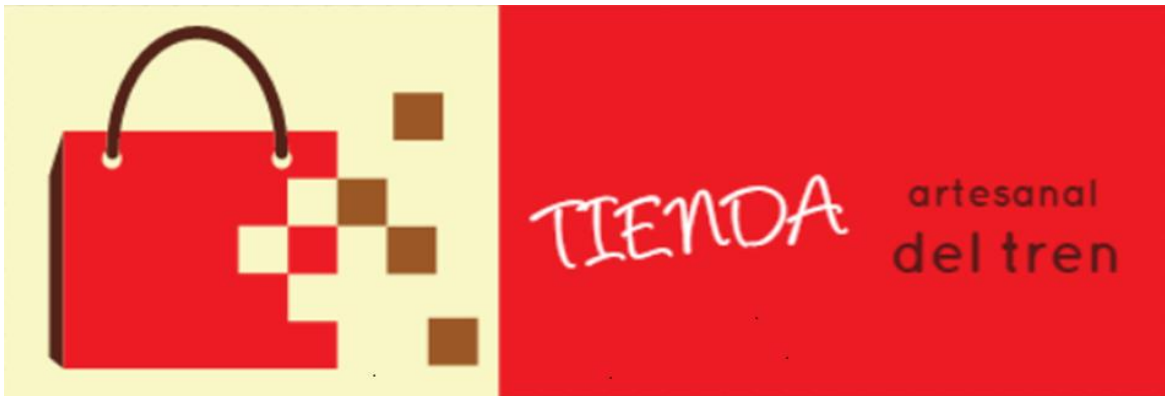


Gráfico No. 78. Submarca Tienda Artesanal del Tren. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

c)-Antigüedades del tren.



Gráfico No. 79. Submarca Antigüedades del Tren. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

d)-Sala audiovisual del tren.



Gráfico No. 80. Submarca Sala Audiovisual del Tren. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

d)-Galería del tren.



Gráfico No. 81. Submarca Galería del Tren. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

d)-Baños del tren.



Gráfico No. 82. Submarca Baños del Tren. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loo Yaritza.

11.2.3. Descripción de la ruta.

- a)-Nombre de la ruta: Vértebras de mi tierra.
- b)-Slogan: Memorias del Tren Central Manabita.
- c)-Trayecto: Desde el cantón Manta – hasta el cantón Santa Ana.

11.2.4. Guión turístico.

- a)-Elaboración del guión: Antes de describir la metodología utilizada para el desarrollo del guión es importante conocer la definición del mismo.

Consultando informaciones disponibles en el sitio web del Diccionario de la Real Academia Española²²² se referencia el concepto de guión, el cual es un “escrito en que breve y ordenadamente se han apuntado algunas ideas o cosas con objeto de que sirva de guía para determinado fin”.

Cuya finalidad es “sintetizar la información que se ha de suministrar al cliente (turista). Es una fuente de datos que el guía se encargará de actualizar, ampliar o eliminar, de acuerdo a las necesidades o circunstancias, en forma constante”. (Álvaro, 2010, p. 42)

²²³

Analizando estos conceptos se puede concluir que el guión es una herramienta de trabajo para el guía de turismo, puesto que en él, se condensa según la necesidad toda la información relevante de los atractivos o temas a tratar.

²²² Real Academia Española. (Ed.). (2014). *Diccionario de la lengua española*. (23ª ed.). [En línea] Consultado: [20, julio, 2016] Disponible en: <http://www.rae.es/diccionario-de-la-lengua-espanola/la-23a-edicion-2014>

²²³ Álvaro, G. (2010). *La guía del guía: Manual para guías de turismo*. (2ª ed.). Manta: Editorial Mar Abierto.

Para la elaboración del guión se tomaron en cuenta los siguientes aspectos o pasos descritos en la obra de Álvaro²²⁴ (2010):

- Definir el servicio para el que se confeccionará el guión.
- Establecer qué se va a comunicar.
- Determinar cómo se va a comunicar. Cuando sepa lo que va a comunicar establezca de qué manera lo hará, es decir, uso correcto del lenguaje, asignación a cada recurso o atractivo de información significativa que lo resalte, el estilo, a quién se dirigirá el Guía, forma de promocionar la ruta, etcétera.
- Tomar muy en cuenta el inicio y el cierre, pues así como resulta agradable un inicio de exposición claro y preciso, también un cierre que no deje dudas ni un tópico a medio terminar, dará lugar a una respuesta positiva del turista.
- Estudiar los atractivos a visitarse, los mismos que en el diseño de la ruta, ya han sido elegidos. El análisis será uno a uno. Es necesario recordar que para el estudio de cada atractivo se recopila la mayor cantidad de información de la que se disponga.
- Ordenar la estructura del guión, una vez recogida la información, se procede a darle secuencia lógica. Para aquello, se analiza la importancia que podrá tener para el turista cada atractivo que se haya elegido.
- Redactar el guión, para lo cual se procede a transcribir la información recogida, pero en forma ordenada y corregida. (pp. 42 y 43).

Teniendo en cuenta que el guión será utilizado en cada estación, se ha realizado un “modelo de guión” mostrado en la ciudad de Portoviejo, que permita explicar de forma general la historia del Tren Central Manabita, así como cada área de las estaciones.

Se ha colocado también, el símbolo (*) como identificativo de las partes donde cambia la información según la estación donde se encuentren el turista: fecha de llegada del tren, comité de recepción, beneficios, productos transportados en el mismo y la ubicación de las antiguas estaciones.

Dicho guión será expuesto de forma dinámica, atractiva y personificada por un guía vestido con trajes de la época, para causar un impacto positivo y visual en el turista y que

²²⁴ Álvaro, G. (2010). *La guía del guía: Manual para guías de turismo*. (2ª ed.). Manta: Editorial Mar Abierto.

de esta forma la información pueda ser captada y memorizada de manera más eficaz. Antes de la despedida también se hará una dinámica.

b)-Guión.

Cuadro 70.

Guión de la ruta turística Vértebras de mi Tierra.

Bienvenida: Buenos días / Buenas tardes, sean ustedes bienvenidos a la Ruta Turística “Vértebras de mi Tierra, Memorias del Tren Central Manabita”, específicamente a la estación central de Portoviejo, mi acompañante la distinguida señorita Villegas Loor Yaritza y quien les habla Mera Cedeño Jennifer para servirles, hemos venido desde el pasado para ser sus guías el día de hoy y conducirlos en un viaje hacia lo que fue una de las mejores épocas de desarrollo de Manabí y puedan disfrutar además de la obra más importante de mi general, el “Cóndor de América”.

El recorrido estará dividido en 5 áreas entre las que se encuentran: una réplica a escala de una de las locomotoras, sala audiovisual, galería, sala de antigüedades, y por último nos dirigiremos al hito histórico donde se encontraba la antigua estación. Luego de terminado el recorrido pondrán disfrutar del área común, degustar de bocadillos típicos en el Café del tren y comprar artesanías de la zona en Sala Artesanal del Tren.

Antes de empezar el recorrido es importante tener en cuenta algunas observaciones:

1, Evitar botar basura dentro de las instalaciones, ubicando cada desecho en el envase correcto (ahora hay algo a lo que le llaman “Separación de desechos sólidos”); 2, Ingresar en silencio; 3, Mantenerse cerca del grupo, 4; Las mascotas tendrán que quedarse fuera de las instalaciones. 5, Cualquier interrogante o pregunta pueden hacerla. 6, Las fotografías se podrán hacer al finalizar el recorrido. Habiendo dicho esto podemos comenzar.

Desarrollo: ¿Observan esto?, este monumento simboliza el antiguo medio de transporte predecesor del ferrocarril. Antes que llegara la máquina el método más eficaz era ir a lomo de un caballo, mula o burro, o incluso caminar grandes distancias, pero no fue hasta la época de la colonia y los primeros años de la República que el transporte clásico sería la carreta halada por caballos.

En Manabí, sólo las familias importantes y opulentas poseían carruajes, unos más rústicos que otros claro, de hecho las mejores carrocerías eran importadas desde otros países y tenían cubiertas románticas muy hermosas, que guardaban celosamente los rostros de las damas codiciadas de aquella época.

Ahora daremos un paseo en tren. ¿Les gustaría? Les presento mis queridos amigos a la locomotora No. 21, uno de los referentes mitológicos más importantes de la ruta del Tren Central de Manabí, la más grande y más veloz máquina que existía en esta vía. Muchas historias se cuentan de ella ya que su capacidad permitía la movilización de carga y de pasajeros al mismo tiempo.

¡Todos con boletos en mano por favor, subamos! Todo empezó entre los años 1860 y 1910 cuando a nivel mundial se estaba viviendo una gran ola de desarrollo industrial y la cantidad de vías férreas pasó de poco más de 200 Km a 1`000.000, siendo las grandes potencias de Europa y Estados Unidos las propietarias del 70%. A principio del siglo XX esta obra llegó al país. Quien da la idea en un inicio de construir vías ferroviarias en el país fue el Presidente Gabriel García Moreno pero quien la ejecuta y le da culmino como tal fue mi Presidente el General Eloy Alfaro Delgado quien construyó el Tren de la Unidad Nacional y que sirvió entre otras cosas para unir Sierra y Costa.

El ferrocarril funcionaba a vapor, es decir que funcionaba con leña y agua, necesitaba que el agua hirviera para que el vapor lo impulsara. En Manabí se realizó la construcción de dos importantes rutas: Bahía-Tosagua-Calcuta-Canuto-Chone y la segunda desde San Pablo de Manta, Montecristi, Villa Nueva de San Gregorio de Portoviejo, hasta llegar a Santa Ana de Vuelta Larga, esta última fue la que pensó en algo más que vanidades, pensó en comercio, trabajo ya que no sólo se importaba sino que se exportaban productos.

El tren representaba una manera de transporte más seguro y productivo, tomando en cuenta que estos dos puertos manabitas prestaban las garantías para transportar el material de construcción que venía por mar desde otros países como Inglaterra, Francia, y Estados Unidos.

Fue un 7 de noviembre de 1909 que se firmó el contrato del Ferrocarril Manta-Santa Ana firmado por el alemán Pedro Gozenbach, de la empresa Inglesa The Central Railway of Ecuador Limited. La extensión de la línea era de 60 Km y esta ruta era de “troncha angosta” es decir que el ancho de la misma medía 0.75 centímetros. El recorrido duraba 4 horas, habían clases de 1ª a 3ª y los fletes costaban 0.025, 0.1875, 0.0157 sucres, respectivamente por quinta, por kilómetro.

Ahora nos dirigiremos a la Sala Audiovisual del Tren. Tomen asiento por favor, aquí veremos un video relacionado con la llegada del tren acá a (*) Portoviejo, los beneficios que trajo consigo, los productos que se exportaban y toda la algarabía y la fiesta que se vivió la primera vez que la máquina pitó por primera vez en estos lares, los personajes que dirigían el comité de recepción, además de los trabajadores que se conocían por su sobrenombre según las hazañas y proezas en la vía férrea, entre estos tenemos al más veloz Rompe Viento, Suicidio, Míster Oración, Loma Abajo, etc. las locomotoras la 21, La Tica, La Cucaracha, Negrita, etc.

Síganme por favor, no encontramos en este momento en la Galería del Tren. Aquí se encuentran fotografías antiguas de esa época de cambio, entre las que observamos la del respetable caballero Pablo Gonzenbach que en 1902 fue nombrado cónsul en Manta, incursiona en el comercio asociándose con el Sr. Karl Voelcker, cuya sociedad denominaron “Casa Voelcker & Gonzenbach”. Esta compañía se dedicó a la exportación de productos agrícolas ecuatorianos como la tagua, caucho, etc. Y la importación de maquinaria y mercancía en general.

Pasemos ahora a la Sala de Antigüedades del Tren aquí podemos encontrar objetos, partes y herramientas que pertenecieron al tren. Tales como: rieles, el telégrafo y la radio dos inventos que tuvieron importancia para todos: para el agricultor y el pecador, para el

ama de casa y el diplomático, para el comerciante local y el negociante internacional. ¿Sabían ustedes las razones y motivos por los cuáles los que estuvimos el honor de nacer en esta tierra perdimos y nos despedimos del tren? ¿Sí? ¿No? Pues yo les cuento lo que pasó.

Después de 35 años, en 1946, desaparece el tren en su totalidad debido a la construcción de vías, cuando termina la Segunda Guerra Mundial los norteamericanos para salir del exceso de vehículos que poseían comenzaron a dar préstamos a todos estos países para la construcción de carreteras, es allí cuando el autoferro pierde jerarquía pues era de más abolengo la persona que tuviera su carro propio, además de la existencia de problemas económicos que hacían muy difícil la tarea de mantenimiento de las máquinas y las vías, por aquella razón comenzaron a suscitarse varios accidentes y descarrilamientos, especialmente en la subida entre el Cerro Guayabal y cerro de Hojas.

Acompañenme ahora por favor a nuestra última parada, juntos en este recorrido. Nos encontramos en el hito histórico que destaca la (*) ubicación de la antigua estación del tren.

El último viaje que realizó el ferrocarril desde Santa Ana, fue el 15 de junio de 1945, el mismo que sufrió daños en el cantón Montecristi en el sitio Colorado, ahí permaneció tres días hasta ser remolcado hasta la ciudad de Manta donde fue llevado en una plataforma marina al Guayas, sus restos fueron a parar a Durán y luego recorrieron las montañas de la sierra, y la tan recordada máquina n° 21 fue desembarcada en San Lorenzo de Esmeraldas. Muchos salieron a despedir las locomotoras que daban su última pitada, uniéndose a la tristeza y las lágrimas de muchas de las personas que compartieron con ella toda su vida. Ahora sí, regresemos a la actual estación.

Despedida: Queridas damas y caballeros, niños y niñas, nuestro viaje ha finalizado, espero que les haya gustado y sobretodo que hayan aprendido mucho de esta noble época.

Pueden seguir disfrutando de las instalaciones, degustar un rico café pasado con empanadas en la Cafetería del Tren y comprar suvenires hechos por la comunidad en la Sala Artesanal del Tren. Ruta turística “Vértabras de mi Tierra-Estación Portoviejo” les agradece mucho por su visita y pues de mi parte también muchas gracias.

Nota: Guión turístico de la Ruta Vértabras de mi Tierra. Fuente: Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto. Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Editorial Mar Abierto. Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Jaime Cedeño Saltos, encargado de Museo de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: Tren Central en Manabí-004]. Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo 16). [Entrevista con Alberto Miranda, gestor cultural: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana-003]. Grabación en video. Palma, J. M. (2008). *Historia del ferrocarril en Ecuador*. Manta: Editorial Libromanta. Grabación en video. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

11.2.5. Maqueta digital:

a)-Diseño arquitectónico, modelado en 3D y recorrido virtual de la ruta turística memorial ferroviaria: Para la realización del diseño de la maqueta digital de la Ruta Turística Vértebras de mi Tierra, se contrató al Arquitecto Winter González Vargas.

Las autoras del presente trabajo de investigación le proporcionaron insumos necesarios para el desarrollo de este objetivo, tales como: Bosquejos de las ideas arquitectónicas de las estaciones e hitos históricos que estuvieron en completa concordancia con los datos históricos, culturales y turísticos obtenidos en campo y sugerencias adicionales. Logrando así, obtener el recorrido virtual de la ruta para su futura visualización.

b)-Objetivo de la maqueta: Se busca reflejar en el recorrido virtual la distribución de áreas de las estaciones con mejor precisión y cuidando de cada detalle, pensando que ese proyecto servirá para el disfrute y desarrollo no solo de los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana sino también para la resto de la población manabita.





Se está seguro que esta construcción se convertirá en un eje dinamizador de referencia de lo que fue una vez, la antigua ruta del Tren Central de Manabí.

c)-Ubicación de los terrenos: Las tres estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra se encuentran ubicadas en los cantones Manta, Portoviejo y Santa Ana, mientras que el hito histórico se encuentra ubicado en el cantón Montecristi de la provincia de Manabí, en cuatro puntos estratégicos que guardan relación con las antiguas estaciones del Tren Central.

A continuación, se especifica la dirección de cada terreno(s) por cantón para las estaciones y el hito histórico:

Cuadro 71.

Matriz de ubicación de terrenos para nuevas estaciones e hitos de la Ruta Vertebras de mi Tierra.

Cantón.	N° de terreno.	Propietario(s).	Medidas totales (metros).	Medidas totales ocupadas.	Dirección-Fotografía.
Manta.	1	Familia Centeno.	35,50 X 16,50	30 X 23	 Avenida 11 entre calle 4 y 5. Tras INEPAC.
Montecristi	1	Municipalidad del cantón Montecristi.	-	10 X 8	 Parque de la parroquia Aníbal San Andrés. Calle Guillermo Balda entre calle Bolívar y Flavio Alfaro.
Portoviejo.	4	3 Propiedades privadas y 1 del Seguro Social.	36,32 X 16	30 X 23	 Calle 15 de abril, alado del Cuerpo de Bomberos Andrés de Vera.
Santa Ana.	1	Sin datos Terreno en venta.	40,70 X 20	30 X 23	 Vía Portoviejo-Poza Honda. A una casa de la Unidad Educativa Simón Bolívar.

Nota: Matriz de ubicación de terrenos para nuevas estaciones e hito de la Ruta Vertebras de mi Tierra en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza. Fotografías tomadas por Mera Cedeño Jennifer.

La ruta cuenta con una excelente carretera con la debida señalética (vía Manta-Santa Ana), de esta manera se tendrá una buena comunicación en cuanto a los turistas, los atractivos.

d)-Mapa general de la Ruta Vértebras de mi Tierra: En el siguiente mapa se puede observar el cantón donde se ubicada cada estación turística, es decir, donde se realizará la construcción de los centros de información con una respectiva réplica de locomotora a vapor utilizada en la antigüedad, ya sea la número 21, 1, 2 o 3.

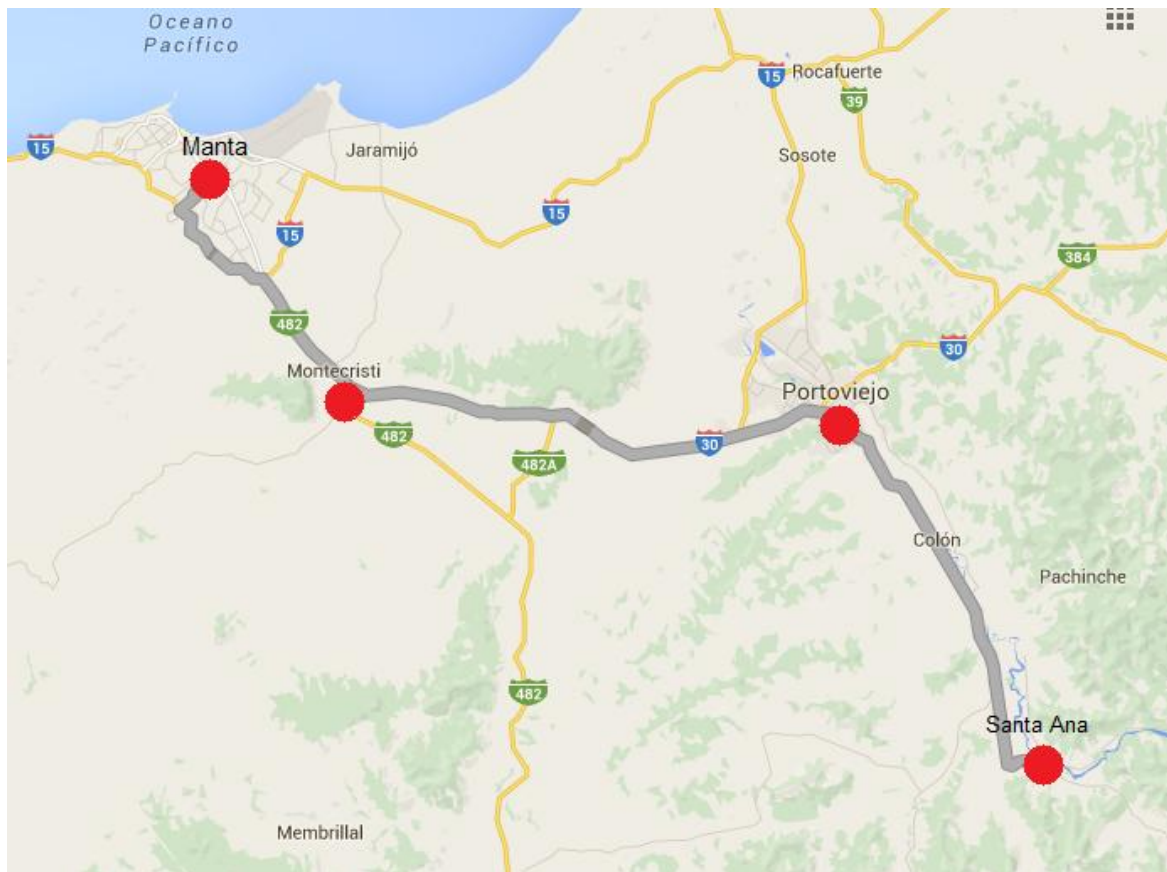


Gráfico No. 83. Mapa general de la Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

e)-Mapas de ubicación por cantón de la Ruta Vértebras de mi Tierra: Estos mapas serán colocados estratégicamente al ingreso de cada estación en un panel informativo donde se destaque la imagen corporativa de la ruta.

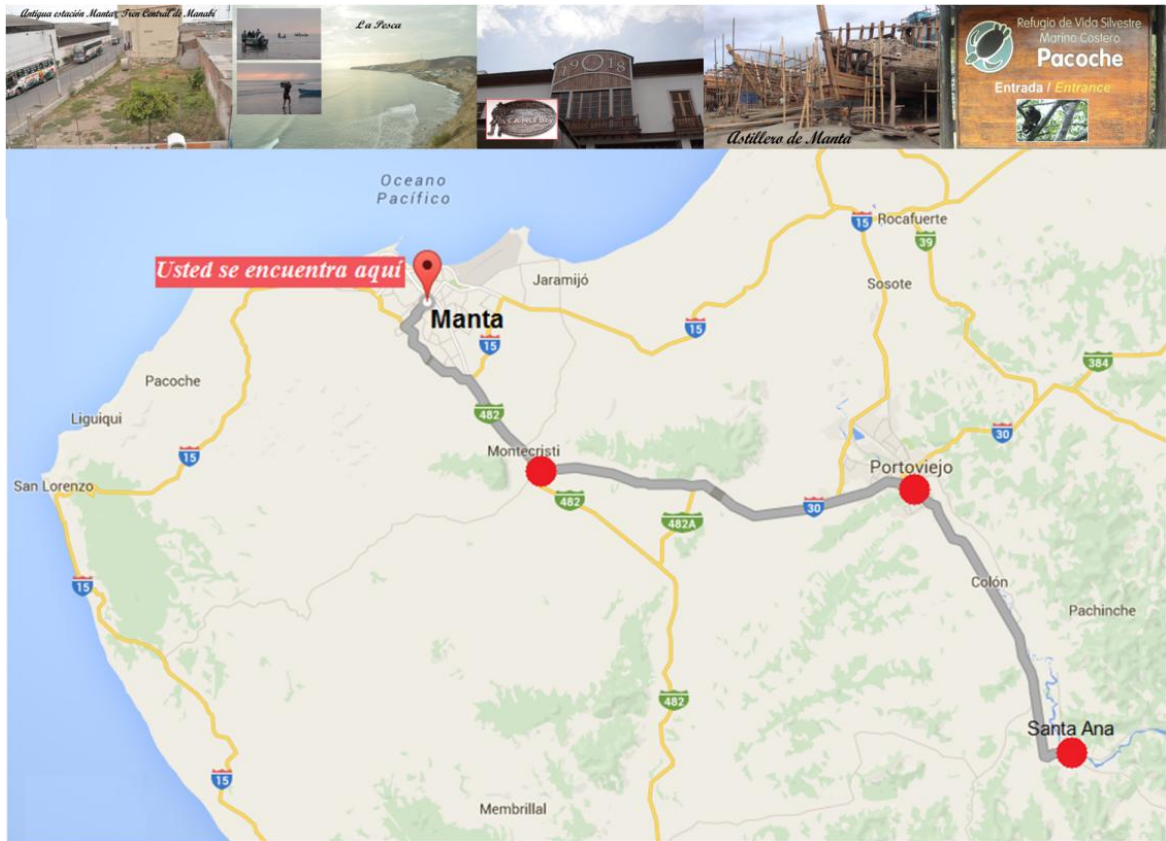


Gráfico No. 84. Mapa de ubicación de la estación Manta de la Ruta Vértabras de mi Tierra. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

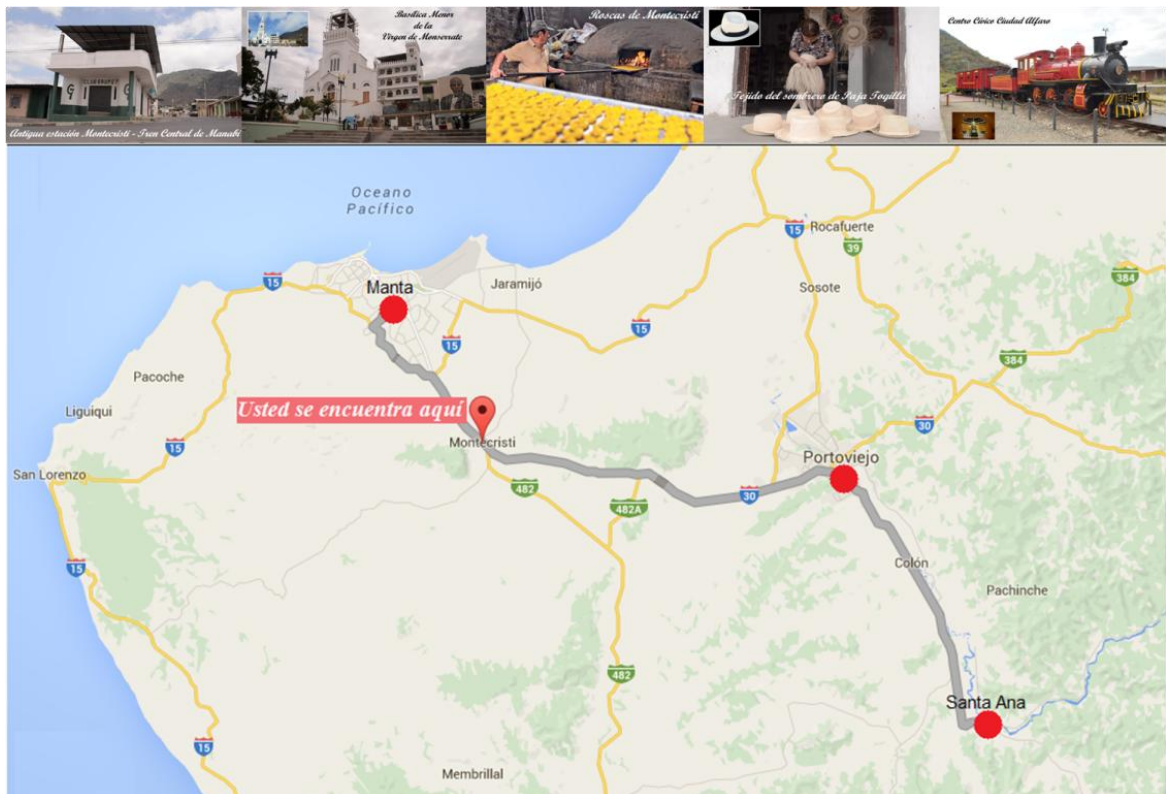


Gráfico No. 85. Mapa de ubicación del hito histórico Montecristi de la Ruta Vértabras de mi Tierra. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

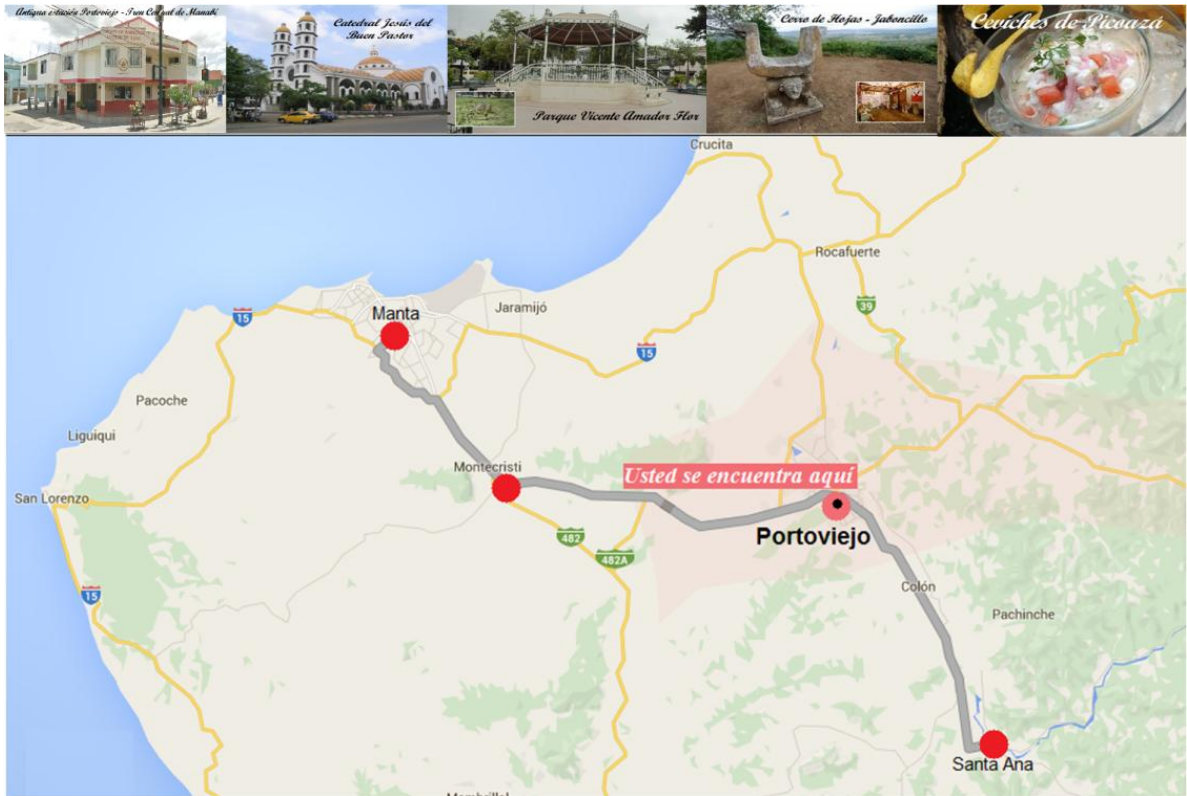


Gráfico No. 86. Mapa de ubicación de la estación Portoviejo de la Ruta Vértabras de mi Tierra. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.



Gráfico No. 87. Mapa de ubicación de la estación Santa Ana de la Ruta Vértabras de mi Tierra. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

f)-Distribución de áreas: La planta arquitectónica de las estaciones comprenden 16 áreas:



Gráfico No. 88. Planta arquitectónica de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 1: Un lobby, donde se realizará el registro de turistas, disponibilidad de guías y adicionalmente se brindará información turística de los atractivos cercanos.



Gráfico No. 89. Lobby de la estación del tren. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 2: Tienda Artesanal del tren, donde se expenderán artesanías típicas de cada zona hechas por la comunidad con el logo de la ruta como distintivo en cada uno de los productos.

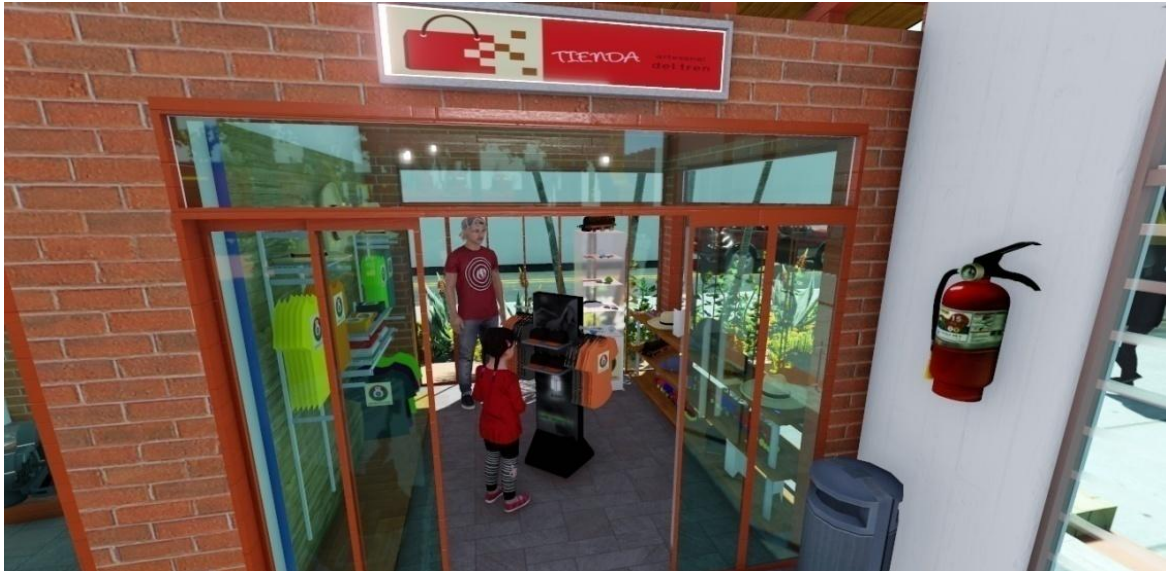


Gráfico No. 90. Tienda Artesanal del tren. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 3: Antigüedades del tren, sala creada para exponer implementos que un día formaron parte de las locomotoras o que estuvieron inmersas en la antigua ruta, tales como: rieles, durmientes, clavos, telégrafo, campanas, asientos, extintores, gorros de maquinistas, entre otros.



Gráfico No. 91. Antigüedades del tren. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 4: Sala audiovisual del tren, es una habitación tipo mini cine, donde se proyectarán videos relacionados con la promoción de la ruta, revolución y memoria alfarista, investigación en torno al tema, y más.



Gráfico No. 92. Sala Audiovisual del tren 1. Vista desde la parte frontal. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 93. Sala Audiovisual del tren 2. Vista desde la parte interior. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 5: Baños del tren, esta área contará con un espacio para damas y otro para caballeros, distribuidos en cabinas donde se disponga uno de ellos para el uso de personas con capacidades especiales.



Gráfico No. 94. Baños del tren. Vista desde la parte frontal. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 6: Café del tren, cuya estructura es abierta para tener una vista panorámica del entorno, y donde el turista pueda disfrutar de un café pasado y bocadillos típicos de la región.



Gráfico No. 95. Café del tren 1. Vista desde la parte lateral. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 96. Café del tren 2. Vista de la parte frontal. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 7: Galería del tren: Habitación donde se exhibirán fotografías antiguas del tren, acontecimientos y personajes históricos.



Gráfico No. 97. Galería del tren. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 8: Un pasillo, con salida al área común y con una rampa para el uso de personas con capacidades especiales.

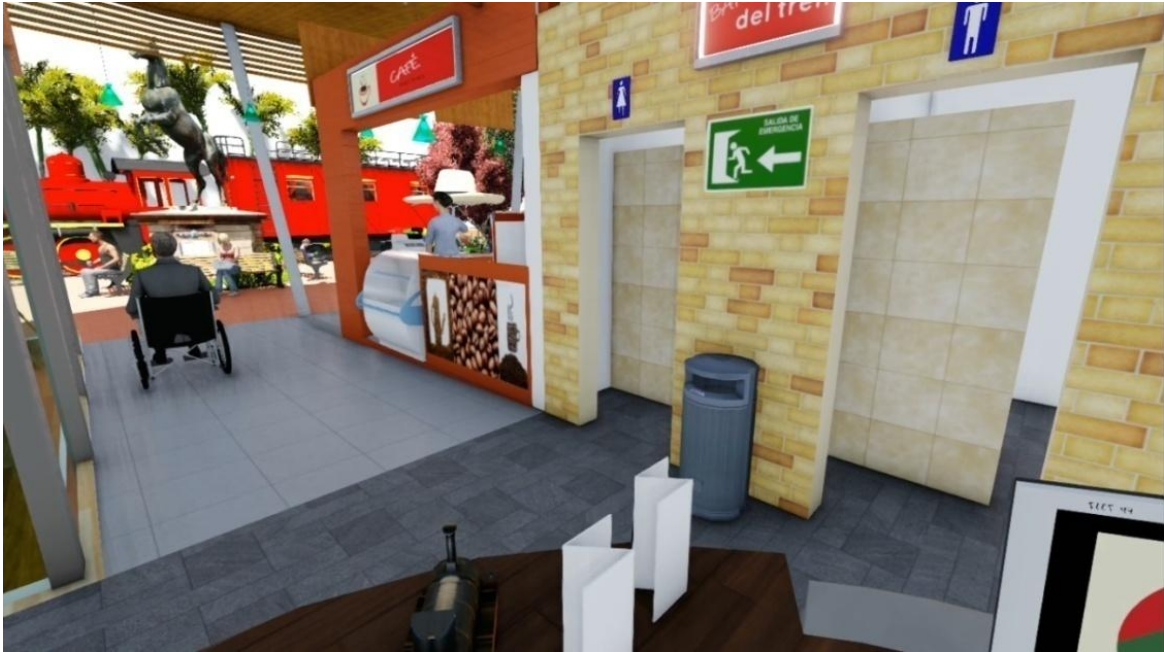


Gráfico No. 98. Pasillo con salida a área común. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 9: Fachada del acceso principal. En el primer acceso a cada estación, se encontrará del mismo modo que en Montecristi, un panel informativo el cual contendrá un mapa de ubicación para el visitante y al pie de éste, fotografías del estado actual de la antigua estación y de atractivos más representativos de la zona.



Gráfico No. 99. Fachada principal de las estaciones pertenecientes a la Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 100. Fachada del acceso principal de la estación de Manta. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 101. Fachada del acceso principal de la estación de Portoviejo. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 102. Fachada del acceso principal de la estación de Santa Ana. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 10: Ecocargador, el cual servirá para suministrar de energía solar a los turistas que deseen cargar aparatos electrónicos, el mismo que contará con 12 puertos USB. Su cubierta hace alusión al símbolo patrimonial de Manabí, como lo es el sombrero fino de paja toquilla.



Gráfico No. 103. Ecocargador 1. Vista completa. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 104. Ecocargador 2. Vista interior. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 11: Monumentos. El diseño de las estaciones será el mismo para cada cantón pero adicionalmente poseerán un icono distintivo de cada ciudad entre los cuales se puede citar: un atún en la ciudad de Manta describiendo la actividad ancestral de la pesca y uno de los principales productos que ofrece esta zona al mundo, un caballo en Portoviejo como medio de transporte antecesor del ferrocarril y un campesino en Santa Ana describiendo uno de los oficios ancestrales de esta tierra.



Gráfico No. 105. Monumento ubicado en la estación del tren en Manta. Diseño de un atún. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 106. Monumento ubicado en la estación del tren en Portoviejo. Diseño de un caballo. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 107. Monumento ubicado en la estación del tren en Santa Ana. Diseño de un campesino. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 12: Locomotora. Se dispondrá de una réplica a escala de una de las máquinas que transitaban en esta ruta, estará ubicada en el área común y en cuyo interior se encontraran ventanas con pantallas que contengan videos del camino y entorno, efectos de sonido, y movimientos cortos, todo ello para simular que el tren está en curso.

Contará además con una rampa para el acceso de personas con capacidades especiales. Los ejemplares de las locomotoras llevarán los números 1, 2, y 21 para Manta, Santa Ana y Portoviejo respectivamente, por ser las más importantes en transitar en la antigua ruta.



Gráfico No. 108. Vista frontal de la locomotora. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 109. Vista lateral de la locomotora. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No.110. Vista interna de la locomotora. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 111. Vista externa de la locomotora. Ubicación de rampas para uso de personas con capacidades especiales. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 13: Parqueadero. En esta área los visitantes y turistas podrán dejar sus vehículos manteniéndolos seguros.



Gráfico No. 112. Parqueadero. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 14: Áreas Verdes. El proyecto contará con zonas provistas de vegetación para contribuir con la imagen natural y paisajística de la zona.



Gráfico No. 113. Áreas verdes. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 15: Área común. La estación cuenta además con otra puerta de acceso, donde se da paso a un área común que servirá para el esparcimiento del turista y zona wifi y de descanso.



Gráfico No. 114. Área común. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Área No. 16: Retiros municipales. El proyecto se construirá respetando el área que los Gobiernos Autónomos Descentralizados necesitan para la construcción de aceras y demás facilidades de uso público.



Gráfico No 115. Retiros municipales. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

El proyecto contará con los lineamientos de señalización establecidos por el Ministerio de Turismo en su manual de señalética.



Gráfico No. 116. Botiquín de primeros auxilios y señalización. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 117. Salida de Emergencia 1. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 118. Rampas para uso de personas con capacidades especiales. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 119. Salida de Emergencia 2. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 120. Señalética vial estación del tren Manta. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 121. Señalética vial hito histórico Montecristi. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 122. Señalética vial estación del tren Portoviejo. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.



Gráfico No. 123. Señalética vial estación del tren Santa Ana. Elaborado por Arq. González Vargas Winter.

Las áreas de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra se detallan en el siguiente cuadro:

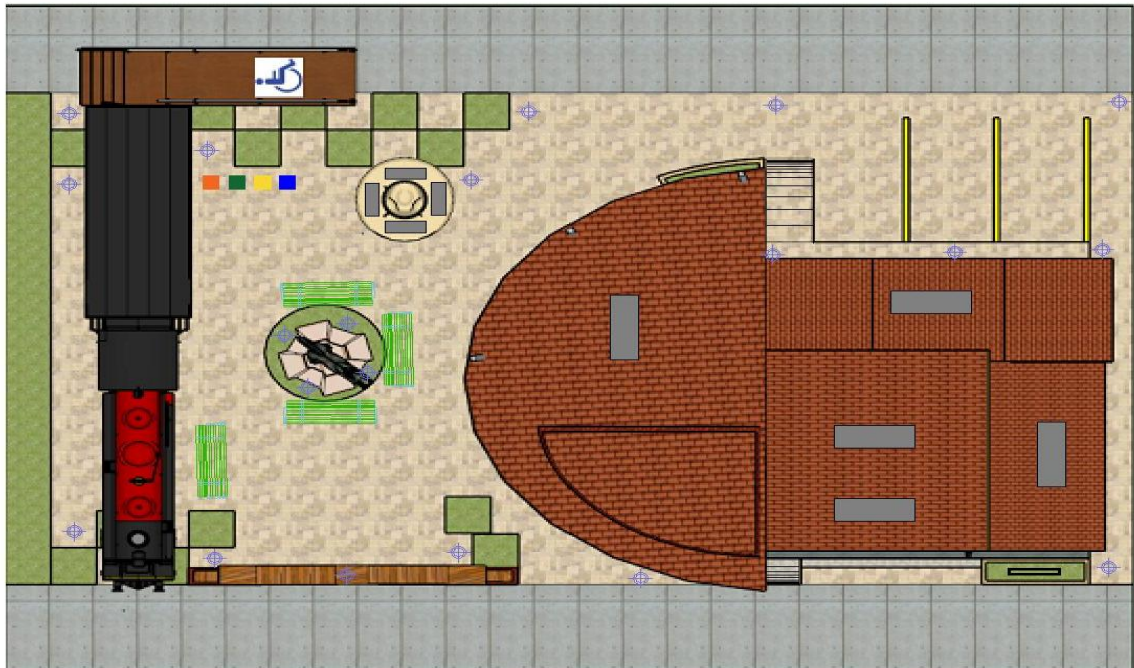
CUADRO DE ÁREAS

N°	NOMBRE	ÁREA
1	LOBBY	36.00m ²
2	SALA DE ARTESANÍAS	9.00m ²
3	SALA DE ANTIGÜEDADES	9.00m ²
4	SALA DE PROYECCIÓN	18.00m ²
5	BATERIAS SANITARIAS	9.00m ²
6	CAFETERÍA	27.00m ²
7	GALERÍA	19.30m ²
8	PASILLO	14.21m ²
9	ACCESO PRINCIPAL	19.30m ²
10	ECOCARGADORES	4.80m ²
11	MONUMENTO	8.00m ²
12	FERROCARRIL	36.70m ²
13	PARQUEADERO	31.00m ²
14	ÁREAS VERDES	46.23m ²
15	ÁREA COMÚN	237.00m ²
16	RETIROS MUNICIPALES	173.32m ²
17	TERRENO	690.00m ²

Gráfico No. 124. Cuadro de áreas de la planta arquitectónica de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por González Vargas Winter.

La planta arquitectónica viene de la mano de la implantación general, por tal razón se lo muestra a continuación:

IMPLANTACIÓN GENERAL



ESCALA:.....1:75

Gráfico No 125. Implantación general de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por González Vargas Winter.

La simbología para la interpretación de la implantación general se la representa en el siguiente cuadro:

SIMBOLOGÍA	
PANEL INFORMATIVO	
RAMPA	
PANELES SOLARES	
LUMINARIAS	
BANCAS	
CONTENEDOR DE DESECHOS ORGANICOS	
CONTENEDOR DE DESECHOS DE VIDRIO	
CONTENEDOR DE DESECHOS PLASTICOS	
CONTENEDOR DE DESECHOS DE PAPEL	

Gráfico No. 126. Simbología de la implantación general de las estaciones de la Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por González Vargas Winter.

En cuanto al hito histórico que se ubicará en el cantón Montecristi, éste posee dos áreas: la primera es un espejo de agua donde se proyectarán videos relacionados con la Ruta Vértebras de mi Tierra y sobre el antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana, entre otros. Además contará con un panel informativo que ubicara al turista dentro del recorrido, tal como se lo muestra a continuación:



Gráfico No. 127. Fotomontaje del Hito histórico Tren Central de Manabí en el Cantón Montecristi como parte de la Ruta Vértebras de mi Tierra. Elaborado por González Vargas Winter.

11.3. Video de promoción que fusione la temática de la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana con los atractivos turísticos y culturales actuales para la Ruta Vértebras de mi Tierra.

Este video tiene el objetivo de fusionar el pasado y el presente, mediante la aparición de momentos históricos de la ruta del Tren Central Manabita recopilados a través de fotografías antiguas y tomas de los atractivos turísticos actuales más representativos de cada uno de los cantones involucrados.

Entre los que se pueden citar patrimonios inmateriales de la humanidad como el tejido del sombrero de paja toquilla, áreas protegidas como el Refugio de Vida Silvestre Pacoche y Cerro de Hojas Jaboncillo, así como balnearios de la campiña manabita y áreas de sol y playa.

Este material audiovisual tiene una duración de 00:05:50 y se lo puede visualizar en la plataforma de Youtube a través de la dirección de URL: https://youtu.be/dtECb_a8YWU

El equipo profesional tras la producción del mismo es el siguiente:

a)-Directoras del video: Erika Yaritza Villegas Loor y Jennifer Lizbeth Mera Cedeño; b)- Productor: Ing. Irving Viteri; c)-Editora: Ing. María José Mejía; y, d)-Apoderado patrimonial de fotografías antiguas: Sr. Jaime Cedeño Saltos, investigador histórico.

12. Proceso de recopilación de la información.

Cuadro 72.
Matriz de métodos de recopilación de datos.

Métodos.	Fuentes.	Dirigida a:	Cantón.	Nombres y Apellidos.	Cargo.	Total.
Encuestas.	Cerradas y Abiertas.	Población.	Santa Ana.	-	-	92
			Portoviejo.	-	-	
			Montecristi.	-	-	
			Manta.	-	-	
		Turistas.	Santa Ana.	-	-	92
			Portoviejo.	-	-	
			Montecristi.	-	-	
			Manta.	-	-	
Entrevistas.	Abiertas y estructuradas.	Funcionarios.	Santa Ana.	Lcdo. Mario Marlon Zambrano.	Jefe Dpto. Turismo.	10
			Portoviejo.	Lcda. Sara Fernández.	Directora de Turismo.	
			Montecristi.	Sra. María Eugenia Pablo.	Directora de Turismo.	
			Manta.	Ing. Brenda Terán.	Directora de Turismo.	
		Historiadores.	Santa Ana.	Lcdo. Fernando	Docente.	

			Portoviejo.	Salto Molina. Sr. Ramiro Molina Cedeño.	Docente.	
			Montecristi.	Dra. Tatiana Hidrovo.	Directora CCCA.	
			Investigadores históricos.	Manta.	Lcdo. Jaime Cedeño.	
		Gestores culturales.	Portoviejo.	Sr. Alberto Miranda.	Independiente.	
			Montecristi.	Lcdo. Luis Rodríguez.	Guía Turístico.	
		Transepto y Observación	Observadores y registro de datos.	Caficultores.	Santa Ana.	
Sr. Oswaldo Pico.	Técnico del dpto. de turismo y producción.					
Sr. Antonio Pico.	Jefe de dpto. de cultura..					
Sr. Colón Saltos.	Agricultor.					
Comerciantes.	Portoviejo.			Sr. José Loor.		
Artisanos.	Montecristi.			José Anchundia.		
Pescadores.	Manta.			Ángel Chávez.		
TOTAL.						201

Nota: Matriz de métodos de recopilación de datos. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

13. Procesamiento de la información.

Se empleó una gama de programas tecnológicos para el procesamiento de la información y alcance de los objetivos planteados previamente, que se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro 73.

Matriz de programas tecnológicos utilizados.

Nº	Programas.	Documento.	Función.
1	Microsoft Office.	Excel.	Permitió realizar cálculos, analizar información y visualizar los datos en hojas de cálculo para este trabajo de investigación.
		Word.	Permitió crear este documento investigativo profesional.
		PowerPoint.	Permitió crear y modificar presentaciones en diapositivas.
2	AUTOCAD.	AUTOCAD.	Permitió realizar los planos y el modelado en 3D de las estaciones propuestas.
3	Adobe.	Adobe premiere.	Permitió la edición del video.
		Adobe after effects.	
4	PREZI.	PREZI.	Permitió crear y modificar presentaciones virtuales.
5	WETRANSFER.	WETRANSFER.	Permitió transferir hasta 2GB de información de manera ágil.

Nota: Matriz de programas tecnológicos utilizados en el desarrollo del presente trabajo de investigación. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

14. Presupuesto.

14.1. Presupuesto para la elaboración del proyecto.

El presente presupuesto se elaboró bajo los rubros necesarios para el desarrollo del trabajo investigativo, detallados a continuación:

Cuadro 74.

Tabla de presupuesto para la elaboración del proyecto.

RUBROS.	UNIDAD DE MEDIDA.	CANTIDAD.	COSTO UNITARIO (\$).	COSTO TOTAL (\$).	FUENTES DE FINANCIAMIENTO.	
					Auto Financia.	Fin. Externo.
Papel.	Resmas	4	\$ 4,00	\$ 16,00	\$ 16,00	
Copias B/N.	Unidad	650	0,03	19,50	19,50	
Impresiones COLOR.	Unidad	750	0,25	187,50	187,50	
Impresiones B/N.	Unidad	410	0,10	41,00	41,00	
Internet.	Horas	1.584	0,90	1.425,60	1.425,60	
Alimentación y transporte.	Días	180	6,00	1.080,00	1.080,00	
Anillado de proyecto técnico.	Textos	3	3,00	9,00	9,00	
Empastada de proyecto técnico.	Textos	3	5,00	15,00	15,00	
Viajes fuera de la ciudad.	Ida y retorno	6	30,00	180,00	180,00	
Maqueta Virtual.	Global	1	400,00	400,00	400,00	
Tomas para video.	Global	1	50,00	50,00	50,00	
Video promocional.	Global	1	100,00	100,00	100,00	
Otros.	imprevisto	1	100,00	100,00	100,00	
Total.				\$ 3.623,60	\$ 3.623,60	\$ 00,00

Nota: Tabla de presupuesto para la elaboración del proyecto. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

14.2. Presupuesto referencial de la obra.

Los valores promedios estimados para agosto de 2016 en la construcción de las estaciones para la Ruta Vértebras de mi Tierra - Memorias del Tren Central Manabita, ubicados en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana de la Provincia de Manabí se estipulan según normas de uso frecuente y con un área de 690.00 m².

La mano de obra valora rendimientos normales de jornal según registro oficial y la carga porcentual de beneficios sociales calculada. Incluyen además el valor del transporte a obra dentro del perímetro urbano. Los valores se calcularon con dos decimales y se utilizan los precios de la lista de materiales para el cálculo de la lista de los precios referenciales aquí mostrados.

Cuadro 75.
Tabla de presupuesto referencial de la obra.

PRECIOS UNITARIOS DE RUBROS (REFERENCIALES).									
PRECIOS UNITARIOS DE RUBROS (REFERENCIALES).									
RUBROS.	UNIDAD.	EQUIPO.	M.OBRA.	MATERIALES.	SUB TOTAL COSTOS DIRECTOS.	INDIRECTOS 22%.	P.U.TOTAL.	CANTIDAD.	TOTAL.
VARIOS AMBIENTES: LOBBY, SALA DE ARTESANIAS, ANTIGÜEDADES, SALA DE PROYECCIÓN, GALERÍA, CAFETERÍA, BAÑOS, ÁREA COMÚN.									
INSTALACIÓN ELÉCTRICA									
PUNTO DE LUZ	PTO	0,20	20,59	19,37	40,16	8,83	48,99	86,00	4213,14
PUNTO DE LUZ	PTO	0,20	20,59	19,37	40,16	8,83	48,99	6,00	293,94
TOMACORRIENTE 110 V.	PTO	0,20	20,59	18,20	38,99	8,58	47,57	25,00	1189,25
TABLERO MEDIDOR	UN	3,00	287,96	131,88	422,84	93,02	515,86	1,00	515,86
PUNTOS DE TELÉFONOS	PTO	0,20	17,56	15,18	32,94	7,25	40,19	4,00	160,76
PANEL SOLAR	UN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50000,00	5,00	250000,00
TOMACORRIENTE COCINA	PTO	0,30	26,38	32,28	58,96	12,97	71,93	3,00	215,79
REVESTIMIENTOS									
CERÁMICA EN BAÑOS	M2	0,00	8,19	21,90	30,08	6,62	36,70	36,00	1321,20
CERÁMICA ZÓCALO SUP. DE CAFETERIA	M2	0,00	12,96	7,68	20,64	4,54	25,18	3,00	75,54

CERÁMICA ZÓCALO INF. CAFETERIA	M2	0,15	5,69	11,50	17,35	3,82	21,17	3,00	63,51
CERÁMICA CISTERNA	M2	0,00	6,55	9,11	15,66	3,45	19,11	125,00	2388,75
PAREDES DE INTERIOR- CERÁMICA	M2	0,00	10,20	7,74	17,95	3,95	21,90	24,00	525,60
MAMPOSTERÍA									
PAREDES BLOQUE VISTO 8X20X40	M2	0,03	10,33	8,59	18,95	4,17	23,12	90,00	2080,80
PAREDES DE INTERIOR	M2	0,00	10,20	7,74	17,95	3,95	21,90	42,00	919,80
MESÓN CAFETERÍA	UN	0,00	112,55	98,54	211,09	46,44	257,53	2,00	515,06
HORMIGÓN SIMPLE EN RAMPA P.	M2	10,4 3	36,83	59,37	106,62	23,46	130,08	17,84	2320,63
ALUMINIO Y VIDRIO									
PUERTAS DE ALUMINIO Y VIDRIO (VIDRIO 6mm)	M2	18,8 0	78,86	118,39	216,05	47,53	263,58	30,50	8039,19
VENTANAS ALUMINIO Y VIDRIO (VIDRIO 6mm)	M2	9,40	43,10	65,78	118,28	26,02	144,30	57,30	8268,39
TRABAJOS DE CAMPO									
LIMPIEZA DEL TERRENO	M2	0,22	0,71	0,00	0,93	0,20	1,13	300,00	339,00
REPLANTEO Y TRAZADO	M2	0,01	1,05	0,58	1,64	0,36	2,00	240,00	480,00
INSTALACIÓN PROVISIONAL AGUA	MES	0,00	0,00	40,46	40,46	8,90	49,36	1,00	49,36
INSTALACIÓN PROVISIONAL LUZ	MES	0,00	6,44	18,77	25,21	5,55	30,76	1,00	30,76
MOVIMIENTOS DE TIERRA									
i EXCAVACIÓN Y DESALOJO	M3	6,53	0,00	0,00	6,53	1,44	7,97	1600,00	12752,00
EXCAVACION A PULSO	M3	0,04	7,25	0,00	7,29	1,60	8,89	240,00	2133,60
RELLENO COMPACTADO CON MATERIAL DEL SITIO	M3	5,13	0,27	0,00	5,40	1,19	6,59	960,00	6326,40
CIMENTACIÓN									
ZAPATAS	M3	4,65	128,62	283,97	417,23	91,79	509,02	20,00	10180,40
REPLANTILLO	M3	10,4 3	36,83	59,37	106,62	23,46	130,08	10,00	1300,80
PLINTOS	M3	16,0 8	107,15	186,99	310,22	68,25	378,47	3,24	1226,24
RIOSTRAS	M3	16,0 9	128,62	211,61	356,31	78,39	434,70	6,00	2608,20
ESTRUCTURAS									
COLUMNAS P.B A VIGAS DE CUBIERTA	M3	16,6 7	152,65	367,22	536,53	118,04	654,57	61,25	40092,41
VIGAS DE CUBIERTA PLANTA BAJA	M3	10,0 0	222,54	328,32	560,86	123,39	684,25	140,40	96068,70
CISTERNA 5X5X3	M3	25,0 0	163,83	310,62	499,45	109,88	609,33	75,00	45699,75
PISOS									
PISO DE CERÁMICA	M2	0,00	7,54	13,11	20,65	4,54	25,19	135,21	3405,94
PISO DE GRANITO	M2	0,00	10,91	6,25	17,17	3,78	20,95	237,00	4965,15

LAVADO DE A.C.										
PISO CEMENTO ALISADO	m2	0,78	5,37	6,06	12,21	2,69	14,90	210,00	3129,00	
CONTRAPISO DE H. SIMPLE 8CM.	M2	0,78	3,65	7,39	11,82	2,60	14,42	98,00	1413,16	
PISO DE DUELAS	M2	0,00	18,35	26,43	44,79	9,85	54,64	9,00	491,76	
ENLUCIDOS										
ENLUCIDO INTERIOR	M2	0,03	2,85	3,69	6,57	1,45	8,02	90,00	721,80	
ENLUCIDO EXTERIOR	M2	0,05	4,35	4,02	8,42	1,85	10,27	90,00	924,30	
ENLUCIDO PISO	M2	0,03	3,26	2,51	5,79	1,27	7,06	180,00	1270,80	
ENLUCIDO CISTERNA	M2	0,00	6,22	4,75	10,97	2,41	13,38	150,00	2007,00	
ENLUCIDO ALERO	ML	0,00	6,16	4,30	10,46	2,30	2,30	14,00	32,20	
ENLUCIDO ESPEJO DE AGUA	ML	0,05	4,35	2,10	6,50	1,43	7,93	20,00	158,60	
ENLUCIDO DE ESPEJO DE AGUA INTERIOR	ML	0,05	4,35	2,10	6,50	1,43	7,93	11,00	87,23	
ENLUCIDO DE ESPEJO DE AGUA EXTERIOR	ML	0,05	4,35	2,10	6,50	1,43	7,93	12,00	95,16	
FILOS	ML	0,02	2,85	0,54	3,41	0,75	4,16	64,00	266,24	
FILOS EXTERIORES	ML	0,00	4,08	0,50	4,59	1,01	5,60	52,00	291,20	
ESTRUCTURA METALICA										
ESTRUCTURA METALICA CUBIERTA P.B	M2	0,80	11,77	16,75	29,32	6,45	35,77	182,00	6510,14	
ESTRUCTURA METÁLICA DE RIEL	ML	0,00	13,76	16,83	30,59	6,73	360,00	40,00	14400,00	
CUBIERTA										
TEJAS PLANTA BAJA	M2	0,15	8,45	9,91	18,51	4,07	22,58	240,00	5419,20	
CANALÓN AGUAS LLUVIAS	ML	2,80	13,50	9,80	26,10	5,74	31,84	160,00	5094,40	
INSTALACIÓN AAPP-AASS-AALL										
TUBERÍA AGUA SERVIDA PVC 2"	ML	0,00	3,80	1,58	5,38	1,18	6,56	84,00	551,04	
TUBERÍA AGUA SERVIDA PVC 4"	ML	0,00	5,06	3,87	8,93	1,96	10,89	58,00	631,62	
VENTILADOR	UN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	285,00	8,00	2280,00	
CAJA REGISTRO INTERIOR	UN	0,00	22,81	21,86	44,67	9,83	54,50	1,00	54,50	
CAJA MATRIZ AA.SS	UN	0,00	22,65	55,62	78,27	17,22	95,49	1,00	95,49	
PUNTO AGUA POTABLE FRÍA	PTO	0,00	25,30	8,93	34,23	7,53	41,76	26,00	1085,76	
PUNTO AGUA SERVIDA	PTO	0,00	25,30	9,36	34,66	7,63	42,29	24,00	1014,96	
TUBERÍA AGUA POTABLE 1/2" FRÍA	ML	0,00	4,09	1,01	5,10	1,12	6,22	54,00	335,88	
TUBERÍA AGUA POTABLE 3/4" FRÍA	ML	0,00	3,80	4,05	7,84	1,73	9,57	12,00	114,84	
LLAVE JARDÍN	U	0,00	7,59	6,85	14,44	3,18	17,62	10,00	176,20	
EQUIPO HIDRONEUMÁTICO INODORO BLANCO (Firenze Comercial Grifera)	GLB	0,00	0,00	157,50	157,50	34,65	192,15	1,00	192,15	
	U	0,00	15,18	70,34	85,52	18,81	104,33	6,00	625,98	

LAVATORIOS BLANCO (Siena 215- BL Grifersa)	U	0,00	15,18	59,83	75,01	16,50		91,51	8,00	732,08
URINARIO (EDESA ARIEL TAURUS COLOR BLANCO)	u	0,00	15,18	64,51	79,69	17,53		97,22	3,00	291,66
LAVAPLATOS DE TEKA	U	0,00	0,00	150,09	150,09	33,02		183,11	1,00	183,11
CARPINTERÍA										
PUERTA DE BAÑOS	UN	0,00	54,53	65,40	119,93	26,38		146,31	6,00	877,86
ANAQUELES DE COCINA	ML	0,00	0,00	280,00	280,00	61,60		341,60	5,00	1708,00
DUELA DE MADERA (PARED)	M2	0,00	25,60	30,77	56,37	12,40		68,77	40,00	2750,80
PUERTAS DE EMERGENCIA	UN	0,00	54,53	93,75	148,28	32,62		180,90	2,00	361,80
CERRAJERÍA										
REJAS DE ACORDEÓN DE PUERTAS Y VENTANAS	M2	1,25	28,43	22,67	52,34	11,52		63,86	57,30	3659,18
PUERTAS DE HIERRO	UN	12,3 1	72,24	50,32	134,87	29,67		164,54	5,00	822,70
PASAMANO DE HIERRO	ML	3,97	16,84	12,95	33,76	7,43		41,19	12,00	494,28
PINTURA										
PINTURA INTERIOR	M2	0,00	2,70	2,31	5,01	1,10		6,11	480,00	2932,80
PINTURA EXTERIOR	M2	0,00	3,58	2,69	6,26	1,38		7,64	480,00	3667,20
PINTURA CUBIERTA	M2	0,00	2,70	0,98	3,68	0,81		4,49	520,00	2334,80
PINTURA REJAS	M2	0,00	2,70	1,40	4,10	0,90		5,00	57,30	286,50
PINTURAS PUERTAS DE HIERRO	M2	0,00	2,70	1,40	4,10	0,90		5,00	63,00	315,00
PINTURAS TREN	M2	0,00	4,09	3,15	7,24	1,59		8,83	280,00	2472,40
EQUIPAMIENTO EXTERNO										
ECOCARGADOR	GLB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		650000,0 0	1,00	650000,00
ESPEJO DE AGUA	M2	0,60	21,34	32,48	54,43	11,97		66,40	8,00	531,20
MONUMENTO	GLB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		160000,0 0	1,00	160000,00
FERROCARRIL	GLB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		6038,62	1,00	6038,62
AREAS VERDES	M2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		30,00	46,23	1386,90
RÓTULO Y SEÑALÉTICA - ARCO MEDIO PUNTO	GLB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2200,00	1,00	2200,00
Subtotal.									1404283,42	
IVA 12%.									168514,0104	
TOTAL.									1'572.797,43	

Nota: Tabla de presupuesto general de la obra. Elaborado por Arquitecto Pazmiño Saltos Mario Gustavo.

16. Conclusiones.

Tras la recopilación de información y desarrollo de la investigación se puede concluir que mediante el diagnóstico situacional realizado a los cuatro cantones involucrados en el proyecto se logró determinar que Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana aportan un valor cultural, comercial e histórico importante para la actividad turística.

Valores que se reflejan no sólo en la información o material bibliográfico existente sino también en el interés de la población por traer a la actualidad lo que un día les perteneció, y que con el pasar del tiempo y por la insuficiente difusión se fue borrando de la mente manabita.

Tanto es el interés, que los habitantes y los turistas encuestados coincidieron en que el mantenimiento de los saberes y oficios ancestrales son importantes, afirmando que su relevancia radica en el desarrollo turístico de las comunidades, además de ayudarlos a valorar sus raíces y los segundos al momento de viajar creen imprescindible conocer sobre las costumbres y tradiciones de cada cultura.

Por este motivo, este proyecto llega como una oportunidad para el desarrollo de nuevas investigaciones y estudios que permitan una reactivación económica local, turística y moral. Por medio de las encuestas realizadas a la población se pudo conocer que la mayor parte de las personas encuestadas conocen de los beneficios que trae consigo la actividad turística, siendo Montecristi y Manta los cantones más beneficiados por la actividad y que por lo tanto quieren formar parte de la ruta, reflejado en un 96,74% aportando en la guianza, elaboración de artesanías y servicios de limpieza.

Se está seguro, que con el desarrollo de la ruta turística “Vérttebras de mi Tierra, memorias del Tren Central manabita” se incrementará en un 40% la afluencia turística en los cuatro cantones que componen la ruta, y generará un aumento del 30% de empleo para la comunidad involucrada una vez que se ejecute el proyecto.

17. Anexos.

17.1. Árbol del problema.

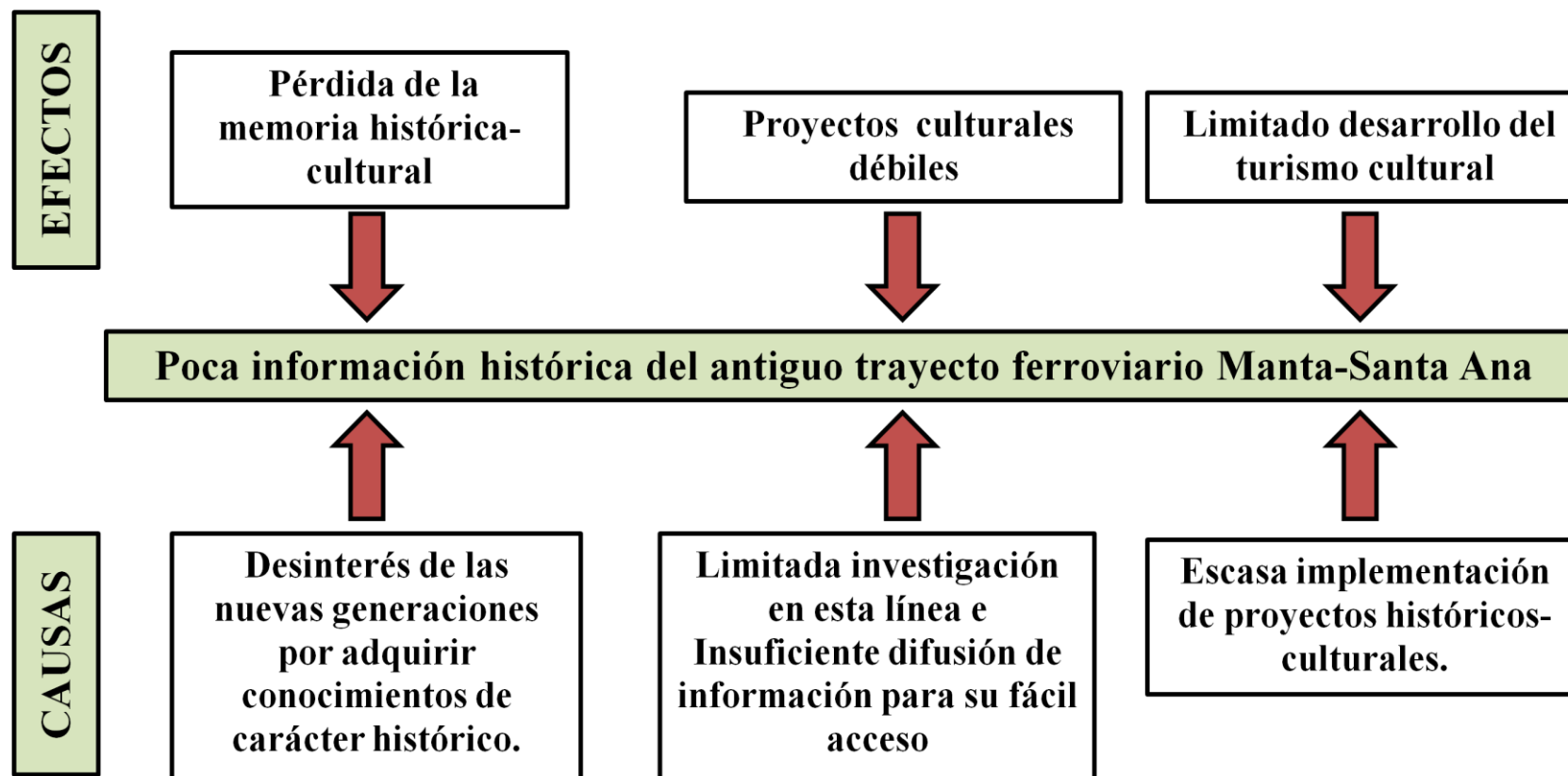


Gráfico No. 128. Árbol del problema. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

17.2. Formulario de encuesta N° 1 (Habitantes):

Cuadro 77.

Modelo de encuesta dirigida a la población.



	UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO Carrera de Ingeniería en Ecoturismo Formato de encuestas ENCUESTA DIRIGIDA A LA POBLACIÓN CANTONES: MANTA, MONTECRISTI, PORTOVIEJO Y SANTA ANA.																									
Este cuestionario servirá como instrumento de recolección de datos para la realización de una investigación.																										
Fecha de aplicación: N° de encuesta:																										
<p>Objetivo: Como egresadas de la carrera de Ing. En Ecoturismo, nos encontramos realizando la presente encuesta para la elaboración de nuestro proyecto técnico, cuyo objetivo es recoger información valiosa que sirvan como fundamento para el Proyecto técnico de grado titulado “Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador”.</p>																										
<p>Fecha de aplicación: _____ No. De Encuesta <input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/></p>																										
<p>Datos generales del encuestado:</p> <p>Edad <input style="width: 30px;" type="text"/> años Sexo: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> Profesión <input style="width: 100px;" type="text"/></p>																										
<p>1. ¿Sabe usted de los beneficios que se generan gracias a la actividad turística? Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>																										
<p>2. ¿Conoce usted que en la provincia de Manabí existieron rutas del tren? Si su respuesta es positiva describa ¿qué cantones estaban involucrados? (De ser positiva la respuesta, dirigirse a la pregunta 3).</p> <p>Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Cantones: _____</p>																										
<p>3. ¿Ha pensado usted qué ocurrió con las dos rutas existentes en la provincia?</p> <p>Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Explicación: _____</p>																										
<p>4. ¿Ha pensado usted alguna vez en la posibilidad de contar con una ruta ferroviaria?</p> <p>Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Explicación: _____</p>																										
<p>5. ¿Mencione el nombre de rutas turísticas existentes en Manabí que haya visitado o conozca?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Tren de La Libertad I</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 30%;">Tren de La Quinua</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tren de La Libertad II</td> <td></td> <td>Tren de la Nariz del Diablo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tren de Los Volcanes</td> <td></td> <td>Tren de la Quinua – Nariz del Diablo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tren de Los Volcanes al Boliche</td> <td></td> <td>Tren de la Dulzura</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tren del Hielo II</td> <td></td> <td>Tren Crucero</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Ninguna</td> <td></td> </tr> </table>			Tren de La Libertad I		Tren de La Quinua		Tren de La Libertad II		Tren de la Nariz del Diablo		Tren de Los Volcanes		Tren de la Quinua – Nariz del Diablo		Tren de Los Volcanes al Boliche		Tren de la Dulzura		Tren del Hielo II		Tren Crucero				Ninguna	
Tren de La Libertad I		Tren de La Quinua																								
Tren de La Libertad II		Tren de la Nariz del Diablo																								
Tren de Los Volcanes		Tren de la Quinua – Nariz del Diablo																								
Tren de Los Volcanes al Boliche		Tren de la Dulzura																								
Tren del Hielo II		Tren Crucero																								
		Ninguna																								
<p>6. ¿Ha observado la presencia de turistas en su cantón? Identifique si son nacionales o extranjeros.</p> <p>Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nacionales <input type="checkbox"/> Extranjeros <input type="checkbox"/></p>																										
<p>7. ¿Considera usted que existe suficiente oferta laboral en su cantón?</p> <p>Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>																										
<p>8. ¿Le gustaría formar parte del desarrollo de la nueva ruta turística Manta – Santa Ana? Si su respuesta es afirmativa pase a la pregunta 9.</p> <p>Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>																										

Nota: Modelo de encuesta dirigida a la población. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

17.3. Formulario de encuesta N° 2 (Visitantes):

Cuadro 78.

Modelo de encuesta dirigida a la población.



	<p>UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO Carrera de Ingeniería en Ecoturismo Formato de encuestas ENCUESTA DIRIGIDA A LOS TURÍSTAS CANTONES: MANTA, MONTECRISTI, PORTOVIEJO Y SANTA ANA.</p>																																											
<p>Este cuestionario servirá como instrumento de recolección de datos para la realización de una investigación.</p>																																												
<p>Fecha de aplicación:</p>																																												
<p>N° de encuesta:</p>																																												
<p>Objetivo: Como egresadas de la carrera de Ing. En Ecoturismo, nos encontramos realizando la presente encuesta para la elaboración de nuestro proyecto técnico, cuyo objetivo es recoger información valde para que sirvan como fundamento para el Proyecto técnico de grado titulado “Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador”.</p>																																												
<p>Fecha de aplicación: _____</p> <p>Datos generales del encuestado: Edad <input type="text"/> años Sexo: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> Profesión <input type="text"/></p> <p>1. ¿Conoce usted que en la provincia de Manabí existieron rutas del tren? Si su respuesta es positiva describa que cantones estaban involucrados. Si <input type="checkbox"/> Cantones: _____ No <input type="checkbox"/> _____</p> <p>2. ¿Mencione el nombre de rutas turísticas existentes en Manabí que haya visitado o conozca? _____ _____</p> <p>3. ¿Ha tenido la oportunidad de realizar el recorrido en tren en alguna de las rutas con las que cuenta el país? ¿Cuáles y que fue lo que más le gusto?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Tren de La Libertad I</td> <td style="width: 50%;">Tren de La Quinua</td> </tr> <tr> <td>Tren de La Libertad II</td> <td>Tren de la Nariz del Diablo</td> </tr> <tr> <td>Tren de Los Volcanes</td> <td>Tren de la Quinua – Nariz del Diablo</td> </tr> <tr> <td>Tren de Los Volcanes al Boliche</td> <td>Tren de la Dulzura</td> </tr> <tr> <td>Tren del Hielo II</td> <td>Tren Crucero</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Ninguna</td> </tr> </table> <p>4. ¿Visitaría usted una nueva ruta turística que recree la antigua ruta ferroviaria desde Manta a Santa Ana? Si <input type="checkbox"/> ¿Por que? _____ No <input type="checkbox"/> _____</p> <p>5. ¿A través de qué fuentes se informa usted de los lugares turísticos?</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Amigos <input type="checkbox"/></td> <td>Television <input type="checkbox"/></td> <td>Otros <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Agencias de Viaje <input type="checkbox"/></td> <td>Prensa <input type="checkbox"/></td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>Internet <input type="checkbox"/></td> <td>Volantes trípticos <input type="checkbox"/></td> <td>_____</td> </tr> </table> <p>6. ¿En compañía de quien realiza sus viajes? Y ¿Con que frecuencia los realiza?</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Solo <input type="checkbox"/></td> <td>Una vez al mes <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Pareja <input type="checkbox"/></td> <td>Una vez al año <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Familia <input type="checkbox"/></td> <td>Dos veces al año <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Amigos <input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> </table> <p>7. ¿Qué tipo de servicios son los que preferiría que contenga la ruta turística?</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Fotografía <input type="checkbox"/></td> <td>Guianza <input type="checkbox"/></td> <td>Alimentación <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Visita a museos <input type="checkbox"/></td> <td>Alojamiento <input type="checkbox"/></td> <td>Otras _____</td> </tr> <tr> <td>Caminatas <input type="checkbox"/></td> <td>Transporte <input type="checkbox"/></td> <td>_____</td> </tr> </table> <p>8. ¿Cuánto estaría dispuesto a gastar para visitar una ruta turística?</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>10 - 25 dólares <input type="checkbox"/></td> <td>51 - 75 dólares <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>26 - 50 dólares <input type="checkbox"/></td> <td>Más de 75 dólares <input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p>9. Considera importante el valor histórico y el uso de los saberes ancestrales para la realización de una ruta turística. Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>	Tren de La Libertad I	Tren de La Quinua	Tren de La Libertad II	Tren de la Nariz del Diablo	Tren de Los Volcanes	Tren de la Quinua – Nariz del Diablo	Tren de Los Volcanes al Boliche	Tren de la Dulzura	Tren del Hielo II	Tren Crucero		Ninguna	Amigos <input type="checkbox"/>	Television <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>	Agencias de Viaje <input type="checkbox"/>	Prensa <input type="checkbox"/>	_____	Internet <input type="checkbox"/>	Volantes trípticos <input type="checkbox"/>	_____	Solo <input type="checkbox"/>	Una vez al mes <input type="checkbox"/>	Pareja <input type="checkbox"/>	Una vez al año <input type="checkbox"/>	Familia <input type="checkbox"/>	Dos veces al año <input type="checkbox"/>	Amigos <input type="checkbox"/>		Fotografía <input type="checkbox"/>	Guianza <input type="checkbox"/>	Alimentación <input type="checkbox"/>	Visita a museos <input type="checkbox"/>	Alojamiento <input type="checkbox"/>	Otras _____	Caminatas <input type="checkbox"/>	Transporte <input type="checkbox"/>	_____	10 - 25 dólares <input type="checkbox"/>	51 - 75 dólares <input type="checkbox"/>	26 - 50 dólares <input type="checkbox"/>	Más de 75 dólares <input type="checkbox"/>		
Tren de La Libertad I	Tren de La Quinua																																											
Tren de La Libertad II	Tren de la Nariz del Diablo																																											
Tren de Los Volcanes	Tren de la Quinua – Nariz del Diablo																																											
Tren de Los Volcanes al Boliche	Tren de la Dulzura																																											
Tren del Hielo II	Tren Crucero																																											
	Ninguna																																											
Amigos <input type="checkbox"/>	Television <input type="checkbox"/>	Otros <input type="checkbox"/>																																										
Agencias de Viaje <input type="checkbox"/>	Prensa <input type="checkbox"/>	_____																																										
Internet <input type="checkbox"/>	Volantes trípticos <input type="checkbox"/>	_____																																										
Solo <input type="checkbox"/>	Una vez al mes <input type="checkbox"/>																																											
Pareja <input type="checkbox"/>	Una vez al año <input type="checkbox"/>																																											
Familia <input type="checkbox"/>	Dos veces al año <input type="checkbox"/>																																											
Amigos <input type="checkbox"/>																																												
Fotografía <input type="checkbox"/>	Guianza <input type="checkbox"/>	Alimentación <input type="checkbox"/>																																										
Visita a museos <input type="checkbox"/>	Alojamiento <input type="checkbox"/>	Otras _____																																										
Caminatas <input type="checkbox"/>	Transporte <input type="checkbox"/>	_____																																										
10 - 25 dólares <input type="checkbox"/>	51 - 75 dólares <input type="checkbox"/>																																											
26 - 50 dólares <input type="checkbox"/>	Más de 75 dólares <input type="checkbox"/>																																											

Nota: Modelo de encuesta dirigida a los turistas. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

17.4. Formulario de entrevista N° 1 (Historiadores, gestores culturales e investigadores históricos):

Cuadro 79.

Modelo de entrevista dirigida a historiadores, gestores culturales e investigadores históricos.



	UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO Carrera de Ingeniería en Ecoturismo Entrevista referente a la ANTIGUA RUTA FERROVIARIA EN MANABÍ. Dirigida a historiadores, gestores culturales e investigadores históricos	
Este cuestionario servirá como instrumento de recolección de datos para la realización de una investigación.		
Nombre del Entrevistado: Nombre del Entrevistador: Lugar y Fecha: Hora de Inicio: Hora de Culminación:	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
Objetivo: Recoger información valiosa que sirvan como fundamento para el Proyecto técnico de grado titulado “Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador”.		
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Tiene conocimiento si en Manabí existieron rutas ferroviarias? De ser positiva su respuesta, describa ¿Qué cantones la constituían? 2. Para complementar su respuesta anterior, describa los sectores por las que esta(s) ruta(s) transitaba(n). 3. ¿Conoce usted cuál era la utilidad de la ruta y quienes hacían uso de ella? 4. ¿Quiénes estaban a cargo de la ruta? (Empresas Públicas, Privadas, entre otras) 5. En cuanto al recorrido del tren ¿Cuál era la duración? 6. ¿En qué periodo político se dio su construcción y quién fue el ingeniero de la obra? 7. Conoce de aspectos importantes, tales como: ¿Cuál era el costo de construcción, valor del boleto o pasaje, medidas de los rieles, diseño de los vagones y las clases que poseía? 8. ¿Conoce usted de los motivos o razones que llevaron al fin o erradicación de la ruta del tren? 9. ¿Posee objetos o archivos históricos físicos o digitales que puedan ayudar a sustentar ésta investigación? 10. ¿Considera usted importante la rehabilitación de la ruta del tren en Manabí o la ejecución de proyectos de índole turística que ayuden a rescatar esa memoria histórica? Explique ¿Por qué? 		

Nota: Modelo de entrevista dirigida a historiadores, gestores culturales e investigadores históricos. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Looor Yaritza.

17.5. Formulario de entrevista N° 2 (Autoridades y funcionarios públicos):



Cuadro 80.

Modelo de entrevista dirigida a autoridades.

	UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO Carrera de Ingeniería en Ecoturismo Entrevista referente a la ANTIGUA RUTA FERROVIARIA EN MANABÍ. Dirigida a los Gobiernos Autónomos Descentralizados	
Este cuestionario servirá como instrumento de recolección de datos para la realización de una investigación.		
Nombre del Entrevistado: Nombre del Entrevistador: Lugar y Fecha: Hora de Inicio: Hora de Culminación:	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
Objetivo: Recoger información valedera que sirvan como fundamento para el Proyecto técnico de grado titulado “Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador”.		
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Conoce usted de la ruta ferroviaria que existía en Manabí? 2. ¿Le preocupa que la información histórica-cultural referente a la antigua ruta ferroviaria se pierda con el tiempo y que se podría hacer ante ello? 3. ¿Cree usted que sea factible la construcción de una ruta turística que involucre la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana para dinamizar el turismo local? 4. ¿Se han implementado medidas para potenciar el turismo en el cantón? 5. Actualmente existe una ley solidaria que contiene políticas que respaldan a las provincias afectadas. ¿Cuáles de estas considera usted que beneficia a Manabí en el ámbito turístico? 6. ¿Estaría de acuerdo en unir esfuerzos con los otros cantones involucrados para dar viabilidad al proyecto de la nueva ruta turística Manta-Santa Ana? 7. ¿Cuál sería el aporte del GAD en el desarrollo del proyecto? 8. ¿Los predios donde estaba ubicada la antigua estación del ferrocarril es de propiedad privada o pertenece al cantón? 9. ¿Si es de propiedad privada, el GAD podría brindar el apoyo para disponer de otro terreno? 10. Lamentablemente pasamos por un terrible evento sísmico, el terremoto 16A donde gran parte de la planta turística en algunos cantones resultó afectada. ¿Podría mencionar el estado actual de esta mediante un análisis porcentual o una actualización del catastro? <p>Como parte del desarrollo del proyecto, es necesario realizar una actividad de socialización del tema a ejecutar. ¿Estaría de acuerdo en asistir? ¿En qué cantón preferiría que se realice?</p>		

Nota: Modelo de entrevista dirigida a autoridades. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

Cuadro 81.
Modelo de entrevista dirigida a funcionarios.

 <p>UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO Carrera de Ingeniería en Ecoturismo</p>	 <p>Carrera de Ingeniería en Ecoturismo</p>
<p>Entrevista referente a la ANTIGUA RUTA FERROVIARIA EN MANABÍ. Dirigida a Instituciones turísticas y culturales públicas involucradas</p>	
<p>Este cuestionario servirá como instrumento de recolección de datos para la realización de una investigación</p>	
<p>Nombre del Entrevistado: Nombre del Entrevistador: Lugar y Fecha: Hora de Inicio: Hora de Culminación:</p>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
<p>Objetivo: Recoger información valedera que sirvan como fundamento para el Proyecto técnico de grado titulado “Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador”.</p>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Conoce usted de la ruta ferroviaria que existía en Manabí? 2. ¿Le preocupa que la información histórica-cultural referente a la antigua ruta ferroviaria se pierda con el tiempo y que se podría hacer ante ello? 3. ¿Cree usted que sea factible la construcción de una ruta turística que involucre la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana para dinamizar el turismo local? 4. ¿Se han implementado medidas para potenciar el turismo en el cantón? 5. Actualmente existe una ley solidaria que contiene políticas que respaldan a las provincias afectadas. ¿Cuáles de estas considera usted que beneficia a Manabí en el ámbito turístico? 6. ¿Estaría de acuerdo en unir esfuerzos con los otros cantones involucrados para dar viabilidad al proyecto de la nueva ruta turística Manta-Santa Ana? 7. ¿Cuál sería el aporte del GAD en el desarrollo del proyecto? 8. ¿Los predios donde estaba ubicada la antigua estación del ferrocarril es de propiedad privada o pertenece al cantón? 9. ¿Si es de propiedad privada, el GAD podría brindar el apoyo para disponer de otro terreno? 10. Lamentablemente pasamos por un terrible evento sísmico, el terremoto 16A donde gran parte de la planta turística en algunos cantones resultó afectada. ¿Podría mencionar el estado actual de esta mediante un análisis porcentual o una actualización del catastro? 11. Como parte del desarrollo del proyecto, es necesario realizar una actividad de socialización del tema a ejecutar. ¿Estaría de acuerdo en asistir? ¿En qué cantón preferiría que se realice? 	

Nota: Modelo de entrevista dirigida a funcionarios. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

17.6. Ficha de observación:


Cuadro 82.


Modelo de ficha de observación.

FICHA DE OBSERVACIÓN	
“Diseño técnico de una ruta turística para el rescate de la memoria histórica-cultural del antiguo trayecto ferroviario Manta-Santa Ana de la provincia de Manabí, República del Ecuador”.	
OBJETIVO: Promover la memoria histórica-cultural de la antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana para el fortalecimiento de la actividad turística en la provincia de Manabí.	
INDICADORES	OBSERVACIÓN
¿Qué tipo de evidencias físicas se han encontrado a lo largo de la ruta?	Postes Rieles Durmientes Cortes de vegetación
¿En qué zonas es evidente el paso del tren antiguamente?	¿En qué zonas? _____
¿Qué distancia hay entre la carretera actual y la antigua ruta?
¿Cuál es la longitud actual de la antigua ruta ferroviaria?	_____
¿En qué zonas es evidente el paso del tren antiguamente?	_____
¿En donde se ubicaban las antiguas estaciones del Tren Central Manabita?	Manta: Montecristi: Portoviejo: Santa Ana:
¿Cuál es la medida de los terrenos en donde se identificaron las antiguas estaciones del Tren Central de Manabí?	Manta: Montecristi: Portoviejo: Santa Ana:
¿Qué terreno es idóneo actualmente para ubicar las estaciones de la nueva ruta turística?	Manta: Montecristi: Portoviejo: Santa Ana:
¿Cuál es la medida de los terrenos elegidos en cada cantón?	Manta: Montecristi: Portoviejo: Santa Ana:

Nota: Modelo de ficha de observación. Elaborado por Mera Cedeño Jennifer y Villegas Loor Yaritza.

17.7. Contestación de la Dra. Tatiana Hidrovo a la solicitud de entrevista.

 Centro Cívico
Ciudad Alfarista



Oficio Nro. CCA-PE-2016-0137-OF
Montecristi, 23 de junio de 2016

Asunto: AN EL TEXTO

Domicilio:
Patricia Palacios
Directora de Proyecto Técnico Carrera de Ecoturismo
UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVELJO
En su Despacho

De mi consideración:


Hemos recibido su atenta solicitud para facilitar datos e información a los egresados de la carrera de Ingeniería en Ecoturismo: Jennifer Lizbeth Mesa Cedeño y Isela Yariza Villegas Loor, sobre el siguiente proyecto ferroviario Manta – Santa Ana. Por medio de correo electrónico institucional ellas adjuntaron 10 preguntas. En relación a su pedido y a efecto de brindar una investigación de calidad seguiremos que se utilizan las siguientes obras que encontramos en la biblioteca de Centro Cívico Ciudad Alfarista:


- El Camino de los ríos (la historia del ferrocarril de Manabí), autor Jaime Cedeño
- Escritos Históricos, autor Eloy Alfaris
- Memoria de la Revolución Alfarista (cartilla)
- Historia de Manta en la región de Manabí, tomo II, autora Tatiana Hidrovo, (Página 77 a página 116)
- Un Hombre y un río, autor Horacio Hidrovo Velásquez

Con respecto a la pregunta número 11 que solicitaba lo siguiente "Si su respuesta anterior es positiva, puede mencionar si la institución que usted dirige apoya el proyecto y ¿de qué forma sería?", tengo a bien informar que Centro Cívico Ciudad Alfarista tiene entre sus competencias la difusión de la memoria Alfarista, por lo que la responsabilidad de proyectos ferroviarios corresponde a ferrocarriles del Ecuador.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,


Mgs. Tatiana Hidrovo Quijonez
PRESIDENTA EJECUTIVA
Centro Cívico
Ciudad Alfarista
Calle: CARRERA DE ECOTURISMO
Sección: ADMINISTRACIÓN
Link: Yariza Villegas Loor


Rueda
23/06/2016
CA-10

Es sede de la Asamblea Constituyente (Montecristi)
Telf.: +593 04 3112134
www.ciudadalfarista.gob.ec

Gráfico No. 129. Contestación de la Dra. Tatiana Hidrovo a la solicitud de entrevista.

17.8. Álbum fotográfico del trabajo realizado en los cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.



Gráfico No. 130. Visita al Museo de Archivo Histórico de Portoviejo para investigar noticias del Tren Central de Manabí, publicadas antiguamente en el Diario Manabita 1. Fotografía tomada por Mera Cedeño Jennifer.



Gráfico No. 131. Visita al Museo de Archivo Histórico de Portoviejo para investigar noticias del Tren Central de Manabí, publicadas antiguamente en el Diario Manabita 2. Fotografía tomada por Villegas Looor Yaritza.



Gráfico No. 132. Entrevista al historiador santanense Fernando Saltos Molina. Fotografía tomada por Villegas Loor Melanie.



Gráfico No. 133. Luego de entrevista realizada al investigador histórico manteño Jaime Cedeño Saltos. Fotografía tomada por Villegas Loor Melanie.



Gráfico No. 134. Aplicación de encuestas a los pobladores y turistas 1. Fotografía tomada por Villegas Looor Yaritza.



Gráfico No. 135. Aplicación de encuestas a los pobladores y turistas 2. Fotografía tomada por Mera Cedeño Jennifer.



Gráfico No. 136. Junto al señor Fernando Saltos Molina, luego de socializar el proyecto en Radio Pública Cañaverl de Santa Ana. Fotografía tomada por Zambrano Tanya.



Gráfico No. 137. Realizando la socialización en Radio General Eloy Alfaro de la ciudad de Montecristi. Fotografía tomada por Villegas Cedeño Beatriz.

18. Bibliografía.

- Álvaro, G. (2010). *La guía del guía: Manual para guías de turismo*. (2ª ed.). Manta: Editorial Mar Abierto.
- Arauz, I. (2010). *Análisis del sistema turístico del cantón de Buenos Aires: insumo para un diseño de plan de desarrollo en turismo rural*. Maestría en Gestión del Turismo de la Naturaleza, Universidad Nacional, República de Argentina, Buenos Aires.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2002). Ley de Turismo de la República del Ecuador. Capítulo I, artículos 3 y 4. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/LEY-DE-TURISMO.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Título II, Derechos, Sección cuarta, Cultura y ciencia, Art. 21. (p. 15).
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización. Título I, Principios generales, Art. 3 inciso h, Art. 4 inciso e (pp. 8-10).
- Asociación Nacional de Exportadores de café. (2002). *Café en Ecuador: Manejo de la broca del fruto*. República del Ecuador: Autor.
- Banco Central del Ecuador y Museo Centro Cultural Manta. (2008, Febrero). *En los tiempos del tren: Memorias del tren*. [Documental]. Manta.
- Bastidas, M., Pérez, F., Torres, J., Escobar, G., Arango, A. & Peñaranda, F. (2009). El diálogo de saberes como posición humana frente al otro: referente ontológico y pedagógico en la educación para la salud. *Invest Educ Enferm*. Consultado el 12 de mayo, 2016. En: http://parquedelavida.co/images/contenidos/el_parque/banco_de_conocimiento/el_dialogo_de_saberes_como_posicion_humana_frente_al_otro.pdf

- Basurto, E. M., Pennington, L. y Snyder, J. (2015, diciembre). Preservación del patrimonio cultural para el desarrollo turístico. *TURyDES*.19. Consultado el 19 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/19/patrimonio.html>
- Benites M. (2012, junio). Factores determinantes del desarrollo turístico del distrito de Yura. *TURyDES*.12. Consultado el 18 de mayo, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/turydes/12/mbc2.html>
- Castillo, A. M., Osuna, M., y López, T. (2013, diciembre). Turismo comunitario: análisis de la demanda en Santiago (Cabo Verde). *TURyDES*, 15, 1-27.
- Cedeño, J. (2009). *El canto de los rieles: La historia del ferrocarril en Manabí, 1895-1966*. Manta: Editorial Mar Abierto.
- Cedeño, J. (2014). *El tren del puerto: Vivencias y evidencias*. Manta: Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.
- Chan, N. (2005). *Circuitos Turísticos – Programación y Cotización*. (3ª ed.) Buenos Aires. Argentina: Ediciones Turísticas
- Conde, E., Schmidt, N., y Covarrubias, R. (2014, diciembre). La Ruta del Café Comala: una opción para diversificar la actividad turística, *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*.17. [En línea] Consultado: (2016, mayo 30) Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/turydes/17/cafe-comala.html>
- Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones y Ministerio de Ambiente. (s/f). *Biodiversidad en el Ecuador*. [En línea]. Consultado: [20, junio, 2016] Disponible en: <http://www.biocomercioecuador.ec/biocomercio-en-el-ecuador/biodiversidad-en-el-ecuador>
- Crespo, J. y Vila, D. (2014, diciembre 20). Saberes y conocimientos ancestrales, tradicionales y populares: El buen conocer y el diálogo de saberes dentro del

- Proyecto Buen Conocer. *Flok Society*. Consultado el 12 de mayo, 2016. En: <http://flokociety.org/docs/Espanol/5/5.3.pdf>
- Dirección de Turismo Municipal del cantón Manta. (2013, junio). *Catastro Turístico Manta*. República del Ecuador: Autor.
- DTS Consultores Ltda. Turismo, Sostenibilidad, Proyectos. (2007). *Identificación y Puesta en Valor de Rutas Turísticas para la Región de Coquimbo*. [En línea]. Consultado: [4, mayo, 2016] Disponible en: <http://astroturismochile.cl/wp-content/uploads/2015/01/Identificaci%C3%B3n-y-puesta-en-valor-de-rutas-tur%C3%ADsticas-para-la-Regi%C3%B3n-de-Coquimbo-2007-DTS-Consultores.pdf>
- El Diario Manabita, (2013, junio 4). El 33% del café del país es manabita. Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/267816-el-33-del-cafe-del-pais-es-manabita/>[2016, marzo 13].
- El Diario Manabita, (2016, mayo 1). Tres hospitales con serios daños tras el terremoto del 16A. Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/390244-tres-hospitales-con-serios-danos-tras-el-terremoto-del-16a/>[2016, mayo 16].
- Femenía, O. (2011). *La imagen de un destino turístico como herramienta de marketing*. Gandía: Universidad Politécnica de Valencia.
- Fernández, S. (2016). *Video informativo de la Dirección Municipal de Turismo del GAD de Portoviejo*.
- Ferrocarriles del Ecuador. (s/f). *Manual de uso Tren Ecuador*. República del Ecuador: Autor.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta. (2014-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Montecristi. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2014). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Portoviejo. (2008, febrero). *Proyecto el futuro ahora: Portoviejo 2020: Diagnóstico del sector turístico*. República del Ecuador: Autor.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. República del Ecuador: Autor.
- González, V. (2003). *Trenes turísticos. La puesta en valor del ferrocarril argentino, luego de su privatización*. Monografía de graduación de la carrera Licenciatura en Turismo, Universidad Nacional de Mar del Plata, Buenos Aires, República Argentina.
- Hernández J. (2011, abril). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. *Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. VIX--Nº 2. Consultado el 11 de abril, 2016. En: <http://www.pasosonline.org/articulos/468-92>
- Honorable Congreso Nacional. (2004). Ley de Patrimonio Cultural de la República del Ecuador. Artículos 4.
- Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional. (2016, mayo 6). Noticias: El Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional informa sobre los efectos causados por el terremoto. Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.igepn.edu.ec/servicios/noticias/1325-el-instituto-geofisico-de-la-escuela-politecnica-nacional-informa-sobre-los-efectos-causados-por-el-terremoto>[2016, mayo 16].

- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *Población y demografía. Resultados censo de población. Cantones Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana*. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2016] Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). Fascículo provincial de Manabí. [folleto]. Manabí, República del Ecuador: Autor. [En línea], Español. Disponible: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/manabi.pdf> [2016, julio 20].
- Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC). (2008, Junio, Martes 17). Registro Oficial No. 361. Quito: Autor.
- International Coffee Organization. (s.f.). *Historia del café*. [En línea]. Consultado: [04, mayo, 2016] Disponible en: http://www.ico.org/ES/coffee_storyc.asp
- López, B. (2010). *Las verbenas en las tunas: Su papel en la formación de la memoria histórica de la región en el siglo XX*. Tesis en opción al título académico de maestría en desarrollo cultural comunitario, Universidad Vladimir Ilich Lenin, Las Tunas, Cuba.
- López, L. (2011). *Caracterización fisionómica y estructural de la flora existente en el sector la Encañonada del cerro Jaboncillo, Portoviejo – provincia de Manabí*. Tesis en manejo de recursos naturales renovables IV, Universidad Agraria del Ecuador, Guayaquil, República del Ecuador.
- Los accidentes ferroviarios de ayer. (1934, marzo 29). El Diario Manabita. p. 1.
- Mackliff, M., Sornoza, L., y Guerrero, R. (2011). *Evaluación del uso turístico de la estación de ferrocarriles de Durán*. Tesis de grado previa a la obtención del título de Licenciado en Turismo, Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, República del Ecuador.

- Medina, M., y Escalona, A. (2012, enero). La memoria cultural como símbolo social de preservación identitaria. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.15. Consultado el 06 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/17/elra.html>
- Mejía, F. (2010, noviembre 18). Declaratoria de Patrimonio Arqueológico Cerros Jaboncillo, Bravo, La Negrita, de Hojas y Guayabal. *Revista del Patrimonio Cultural del Ecuador*.2. Consultado el 24 de mayo, 2016. En: <http://revistas.arqueoecuadoriana.ec/es/revista-inpc/revista-inpc-2/202-declaratoria-de-patrimonio-arqueologico-cerros-jaboncillo-bravo-la-negrita-de-hojas-y-guayabal>
- Mera, C. (s.f.). *Como crear una ruta turística*. Enoturismo 2.0. [En línea]. Consultado: [29, abril, 2016] Disponible en: <http://www.carlesmera.com/2014/04/como-crear-una-ruta-turistica.html>
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con José Catagua, jefe del departamento de participación ciudadana del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Mario Marlon Zambrano Segovia, jefe del departamento de turismo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Oswaldo Pico, técnico del departamento de turismo y producción del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, abril). [Entrevista con Wilfrido Antonio Pico Mera, técnico del departamento de ambiente del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal

- del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio 15). [Entrevista con María Eugenia Pablo, Directora de turismo del GAD Municipal del cantón Montecristi: Funcionarios públicos: Tren Central de Manabí]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Brenda Terán, Directora de la Dirección de turismo del GAD Municipal del cantón Manta: Funcionarios públicos: Tren Central de Manabí]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Jaime Cedeño Saltos, encargado de Museo de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: *Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana*]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). [Entrevista con Luis Rodríguez, guía turístico del Centro Cívico Ciudad Alfaro: Rutas del tren en Manabí]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, junio). Encuesta realizada a los pobladores Manta, Montecristi, Portoviejo y Santa Ana.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo 16). [Entrevista con Alberto Miranda, gestor cultural de Portoviejo: Historiadores, Gestores e investigadores culturales: *Antigua ruta ferroviaria Manta-Santa Ana*]. Grabación en video.
- Mera, J. y Villegas, E. (2016, mayo). [Entrevista con Colón Saltos, agricultor del cantón Santa Ana: Diálogo de saberes: Oficios ancestrales del café]. Grabación en video.
- Ministerio de Ambiente. (2009). Plan de manejo del Refugio de Vida Silvestre y Marino Costera Pacoche. [En línea]. Consultado: [23, mayo, 2016] Disponible en: <http://simce.ambiente.gob.ec/sites/default/files/documentos/belen/a.%20Plan%20de%20Manejo%20Pacoche-%20Cartograf%C3%ADa.pdf>

- Ministerio de Turismo. (2007-2008). *Registro de datos de los atractivos turísticos: Ficha para inventario de atractivos turísticos*. República del Ecuador: Autor.
- Ministerio de Turismo. (2007-2020). Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador: PLANDETUR 2020. República del Ecuador: Autor.
- Ministerio de Turismo. (2009-2014). Plan Integral del Marketing Turístico de Ecuador. [En línea]. Consultado: [25, mayo, 2016] Disponible en: http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PIMTE_2014.pdf
- Ministerio de Turismo. (2012, mayo). *Catastro Turístico de la Coordinación Zonal 4-Manabí*. República del Ecuador: Autor.
- Morère, N. y Perelló, O. (2013). *Turismo cultural: Patrimonio, museos y empleabilidad*. Madrid, España: Escuela de Organización Industrial, EOI.
- Organización Mundial del Turismo. (1999). *Código Ético Mundial para el Turismo*. Santiago de Chile, República de Chile.
- Palma, J. M. (2008). *Historia del ferrocarril en Ecuador*. Manta: Editorial Libromanta.
- Panikkar R. (2015, marzo 15). Comunidades: Saberes y conocimientos originarios, tradicionales y populares. *Revista de Ciencias de las Religiones*.1. Consultado el 12 de mayo, 2016. En: http://book.floksociety.org/wp-content/uploads/2015/05/3_2_-_Saberes.pdf
- Pinchevsky, M. (2013, agosto 11) Bolívar Mendoza: El café es cultura. El Universo. [En línea], Español. Disponible: <http://www.larevista.ec/comunidad/cuerpo-y-alma/bolivar-mendoza-el-cafe-es-cultura> [2016, mayo 4].
- Ramírez D. (2016, Abril 17). Asciende número de muertos por terremoto en Ecuador. El Diario NYC. [En línea], Español. Disponible:

<http://www.eldiariiony.com2016/04/17/asciende-numero-de-muertos-por-terremoto-en-ecuador/>[2016, mayo 16].

Ramos E. (2012, mayo). Consideraciones teóricas acerca de la memoria cultural. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*.16. Consultado el 07 de abril, 2016. En: <http://www.eumed.net/rev/cccss/20/elra.html>

Real Academia Española. (Ed.). (2014). *Diccionario de la lengua española*. (23ª ed.). [En línea] Consultado: [20, julio, 2016] Disponible en: <http://www.rae.es/diccionario-de-la-lengua-espanola/la-23a-edicion-2014>

Ríos, N. & Rubilar, N. (2006). *Diseño y comercialización de la ruta de la ecoaventura, Ensenada, Chile*. Tesis para optar al título de: Administrador de Empresas de Turismo, Universidad Austral de Chile facultad de ciencias económicas y administrativas escuela de turismo, Valdivia, República de Chile.

Rodríguez, M. (2010). *Diseño de una ruta turística de interpretación cultural para la promoción y el desarrollo local de la etnia aborígen Warao en el Estado Delta Amacuro, Venezuela*. Tesis presentada en opción al título de Máster en Gestión Turística, Universidad de la Habana Facultad de turismo, La Habana, República de Cuba. Colegio Universitario de Caracas, Caracas, República Bolivariana de Venezuela.

Saladié, O., Salvat, J., Anton, S. (2013, enero-junio). Grupo de investigación de análisis territorial y estudios turísticos, departamento de Geografía: Universitat Rovira i Virgili. *Diseño de un itinerario turístico en Tivissa a partir de la estación meteorológica*. Investigaciones Geográficas. 59. pp. 119 – 133.

Santiago, D. (2014). La incidencia de la asociatividad en la competitividad en las Micro, Pequeñas y Medianas empresas agroindustriales de la región de los Valles Centrales, Oaxaca. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*.194. Consultado

el 21 de mayo, 2016. En:

<http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/mx/2014/asociatividad-competitividad.html>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013-2017). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Autor.

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2012). *Tejido tradicional del sombrero ecuatoriano de paja toquilla*. [En línea]. Consultado: [30, mayo, 2016] Disponible en: <http://www.unesco.org/culture/ich/es/7com>

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2012, diciembre 3-7). *Séptima reunión del Comité Intergubernamental para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. Sede de la UNESCO, París.

Vaca, M. & Ortiz, S. (2009). *Circuito turístico Guayaquil–Salinas–Puerto Cayo*. Tesis para optar al título de Licenciatura en turismo, Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, República del Ecuador.

Velasco, M. (2009, abril 23). Centro de Estudios Superiores Felipe II. Universidad Complutense de Madrid. *Gestión turística del patrimonio cultural: enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural*. Cuadernos de Turismo. 23. pp. 237-253.