

Fecha de envío: 25 de diciembre de 2024

Fecha de revisión: 26 de noviembre de 2024

Fecha de publicación: 28 de diciembre de 2024

Ismar Alexandra Millano Solarte

Universidad del Zulia. Venezuela.

ismarmillanofadluz@gmail.com

Engels Emir Ortega Acurero

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. Pedernales. Ecuador.

engels.ortega@uleam.edu.ec

La animación digital promoviendo la historia del turismo en Zulia a finales del siglo XIX.

RESUMEN

La animación, definida como el proceso de dar movimiento a personajes u objetos, ha evolucionado significativamente desde su asociación inicial con los dibujos animados. A partir de la década de 1990, la animación digital comenzó a expandirse, utilizando imágenes generadas por computadora y convirtiéndose en una herramienta esencial en diversas industrias como el entretenimiento, la publicidad y la educación. Su capacidad para comunicar ideas visualmente la convierte en un recurso didáctico eficaz, facilitando la comprensión de conceptos complejos a través de materiales interactivos y simulaciones virtuales. A nivel global, hay numerosos ejemplos del uso de la animación para difundir la historia y conservar el patrimonio cultural. Esto incluye técnicas como el mapping arquitectónico y la creación de series que promueven el patrimonio local. La digitalización de lugares y objetos permite crear recorridos virtuales que extienden el impacto del



patrimonio más allá de las limitaciones físicas y temporales. Este artículo destaca un proyecto específico sobre la realización de un corto animado centrado en la historia del turismo en Maracaibo, Venezuela, explorando las rutas de viajeros en el siglo XIX. Con ello se enfatiza la integración de aspectos técnicos de la animación digital con la historiografía del turismo, lo que abre nuevas oportunidades para avanzar en el conocimiento sobre este tema. En resumen, la animación no solo sirve para entretener, sino que también juega un papel crucial en la preservación y difusión de la memoria cultural y local.

Introducción

La animación, definida como el proceso de dar movimiento a personajes u objetos, ha evolucionado significativamente desde su asociación inicial con los dibujos animados. A partir de la década de 1990, la animación digital comenzó a expandirse, utilizando imágenes generadas por computadora y convirtiéndose en una herramienta esencial en diversas industrias como el entretenimiento, la publicidad y la educación. Su capacidad para comunicar ideas visualmente la convierte en un recurso didáctico eficaz, facilitando la comprensión de conceptos complejos a través de materiales interactivos y simulaciones virtuales. A nivel global, hay numerosos ejemplos del uso de la animación para difundir la historia y conservar el patrimonio cultural. Esto incluye técnicas como el mapping arquitectónico y la creación de series que promueven el patrimonio local. La digitalización de lugares y objetos permite crear recorridos virtuales que extienden el impacto del patrimonio más allá de las limitaciones físicas y temporales.

Este artículo destaca un proyecto específico sobre la realización de un corto animado centrado en la historia del turismo en Maracaibo, Venezuela, explorando las rutas de viajeros en el siglo XIX. Con ello se enfatiza la integración de aspectos técnicos de la animación digital con la historiografía del turismo, lo que abre nuevas oportunidades para avanzar en el conocimiento sobre este tema. En resumen, la animación no solo sirve para entretener, sino que también juega un papel crucial en la preservación y difusión de la memoria cultural y local.



Desarrollo

Historia del Turismo en Maracaibo. Los Viajes en el Zulia a Finales del Siglo XIX.

A nivel mundial, es en la primera mitad del siglo XIX cuando el turismo como actividad económica surge a partir de la Revolución industrial y la consolidación de la burguesía como clase social dominante, que dispone de recursos económicos y tiempo libre para viajar. Este interés comienza a institucionalizarse y a convertirse en un negocio rentable para las empresas que se ocupan de proporcionar los medios para ese fin, por lo que surgen las primeras empresas de viajes dedicadas al fomento del turismo en Inglaterra y en Estados Unidos.

A partir de la Declaración de Independencia en 1830, Venezuela ofrecía la potencialidad económica capaz de despertar el interés de los europeos en explorarla, lo que permitió establecer relaciones diplomáticas y comerciales con otros países de América y de Europa, incrementándose el comercio con Hamburgo. Sus barcos iban con regularidad a los puertos de La Guaira, Puerto Cabello, Ciudad Bolívar y Maracaibo¹, transportando a jóvenes comerciantes quienes compraban productos venezolanos y los despachaban a Europa.

Para 1840 se habían establecido cinco casas de comercio alemanas en Maracaibo: Minlos Breuer & Cía., H. E. Schmilinsky, Schon & Willink, Blohm Mecklemburg & Cía., Riedel Bornhorst y Cía. (Cardozo, 1991), que prácticamente monopolizaban el comercio extranjero, por lo que este puerto pasa a ser un centro de importación de mercancías diversas, exportación y de almacenaje de café, de los actuales estados Zulia, Trujillo, Mérida, Táchira y Barinas, y el Departamento del Norte de Santander en Colombia, ya que la salida de sus cosechas era por los ríos Zulia y Catatumbo hasta el Lago, desde donde se transportaba hasta el puerto de Maracaibo.

Con el establecimiento de estas primeras casas comerciales, llegaron a Maracaibo viajeros de diferente procedencia (alemanes, italianos, holandeses, irlandeses, suecos y americanos), motivados principalmente por el desarrollo de la actividad comercial, pero también con fines diplomáticos, visitar familiares, para explorar y/o conocer diferentes aspectos de la vida

¹ Las vías acuáticas eran la posibilidad más inmediata para un país escaso de caminos y de recursos para construirlos, ya que éstas comunicaban amplias zonas (Matos, 1938).



cotidiana marabina, y tuvieron una corta, mediana y larga permanencia. La ciudad se convirtió en un espacio urbano cercado por uno de los principales puertos del país y una importante área rural de hatos y huertos que garantizaban la base de su sustento (Cardozo, 2006), funciones que implicaban la presencia de una población diversa: los habitantes de la ciudad, también marineros y hombres de negocio que llegaban y partían continuamente, para quienes Maracaibo era un emplazamiento provisional de pernocta y diversión, situación que va a perdurar hasta finales de siglo.

Para este momento la principal forma de comunicación de Maracaibo con el resto del país y con el exterior era mediante la navegación en el lago, a través de la cual llegaban los viajeros en diferentes tipos de embarcaciones. Inicialmente, las travesías transatlánticas entre América y Europa se hacían en barcos de vela, lo cual era considerado lento y peligroso. Con la construcción de los barcos de vapor, las travesías fueron más rápidas y seguras, lo que trajo como consecuencia el surgimiento de grandes compañías oceánicas con rutas frecuentes.

La experiencia del viajero a partir de estos vapores, que además de transporte ofrecían alojamiento y alimentación para varios días de viaje, era diversa. Estos partían desde Europa hasta Nueva York, donde abordaban una embarcación de menor dimensión generalmente de la misma compañía naviera, que luego atracaba en el puerto de Curazao. En este puerto debían pernoctar hasta 7 días para la salida de la siguiente embarcación. Los vapores que trasladaban a los viajeros desde y hasta Curazao, tenían en un principio pocas condiciones de comodidad ya que generalmente había muchos pasajeros a bordo. Desde este último puerto embarcaciones de menor calado realizaban el viaje hasta Maracaibo a través del Golfo de Venezuela, hasta pasar entre San Carlos y Zapara las llamadas por Appun fortalezas de la Barra, penetrando por la barra del lago que por su poca profundidad limitaba el acceso a las embarcaciones con un calado de menos de tres metros.

Si la embarcación anclaba muy tarde para recibir la visita de la policía sanitaria, la capitanía de puerto y la administración de aduana, los viajeros debían pernoctar en ésta hasta el día siguiente para cumplir con todas las formalidades exigidas para el desembarco. Maracaibo contaba con un muelle en el que se iniciaba la experiencia del viajero dentro de una ciudad del trópico. Para este momento, este no era tan frecuentado por barcos extranjeros como los



otros puertos venezolanos, y no había un viaje directo a este desde otras ciudades del país, lo cual se atribuye al escaso tráfico hacia el interior montañoso y la escasez de buenos caminos desde el interior hacia el lago.

Desde el puerto hacia el interior, eran los ríos Catatumbo, Zulia y Escalante que desembocan al lago las vías naturales de comunicación. Maracaibo no solo era el puerto comercial de gran parte del occidente venezolano, sino que también era el único puerto de entrada y salida hacia y desde el oriente de Colombia, por lo cual muchos productos se transportaban desde y hacia este puerto, a través del lago. Para desplazarse por estas vías, los viajeros utilizaban embarcaciones de diferente capacidad, calado y uso: balandras, goletas, bergantines, veleros y vapores como el Trujillo (1854) y el Vencedor (1855) importados por el norteamericano Franklin Gillet para inicialmente cubrir la ruta desde este puerto al río Motatán, y posteriormente hasta los puertos de Moporo y La Ceiba ubicados en la orilla oriental del lago, en los que se encontraban los almacenes o depósitos de mercancías que se exportan hacia y desde los Andes.

Por el medio terrestre la accesibilidad era muy limitada ya que no existían carreteras, por lo que desplazarse desde y hacia el interior del país era difícil para el viajero que requería trasladarse a los estados andinos o Colombia, debido a las condiciones de los caminos, los medios de transporte (animal) y las largas horas de recorrido. De la costa del lago de Maracaibo iniciaban las tres vías de comunicación principales con el interior: el camino más largo por los ríos Zulia y Catatumbo, que conectaban los distritos de Cúcuta con el lago; la segunda vía cerca del río Escalante, que desemboca en San Carlos; y la tercera que arranca en los puertos de Moporo y La Ceiba y conduce hacia Trujillo y Mérida.

Estas vías que comunican la costa del lago con algunos centros poblados del interior son descritas por Goering (1873) como senderos o caminos informales que atraviesan los bosques, que se fueron ensanchando por el tránsito de los viajeros hasta adquirir el carácter de carreteras. Ese uso promovió el establecimiento a lo largo de los caminos de algunos colonos que derribaron árboles para cultivar la tierra, y asentaron pulperías y ventas de alimentos, bebidas, entre otros servicios para los viajeros. Quienes podían viajar lo hacían en coches tirados por caballos, pero generalmente el viajero utilizaba caballos o mulas propias o de alquiler, muchas de las veces apoyados de la compañía de espoliques que



asistían en todo lo referido a las bestias (ensillar, bañarlas, alimentarlas) y la carga o equipaje, haciendo su recorrido en medio de muchas dificultades.

La simulación que se propone es en parte dar a conocer y entender el tránsito por donde los colonos establecieron las rutas iniciales que atravesaron estos senderos y bosques, para recrear la experiencia y con ello apoyar la evolución del turismo permitiendo una actividad más organizada, impulsada por poder tener mejoras en las infraestructuras de transporte y con ello la creciente demanda de servicios de alojamiento y otras actividades comerciales. Este proceso no solo transformó la ciudad en un momento histórico definido, sino en un destino atractivo para visitantes nacionales e internacionales, además de fomentar el desarrollo de una identidad cultural única, marcada por la diversidad de sus habitantes y la riqueza de su historia. Consolidando con esto, el legado del turismo en Maracaibo durante este periodo sigue siendo relevante, recordándonos la importancia del intercambio cultural y económico en la construcción de comunidades vibrantes y dinámicas.

El Proyecto: Los Viajes en el Zulia a Finales del Siglo XIX.

Etapas de Pre-Producción:

El Proyecto consistió en el desarrollo de una animación digital 2D sobre los viajes en el Zulia a finales del siglo XIX. Partiendo de esta premisa, se utilizó como base un mapa histórico del estado Zulia, y sobre éste se representó el recorrido que hacían los viajeros desde el exterior hacia Maracaibo y desde ésta hacia los estados andinos, en diferentes medios (acuático y terrestre) y tipos de transporte (vapor, ferrocarril).

En el guion técnico: se definieron las escenas a desarrollar y sus características en relación al relato de la historia, duración de cada escena, tomas realizadas, música de fondo, piezas de diseño a desarrollar, recursos fotográficos relacionadas con el tema o época, y demás elementos del lenguaje gráfico a utilizar.



GUIÓN TÉCNICO:

LOS VIAJES EN EL ZULIA A FINALES DEL SIGLO XIX

DIRIGIDA POR:
IsmarAlex Millano
PRODUCIDA POR:
Prof. Engels Ortega

ESCENA Nº: 01

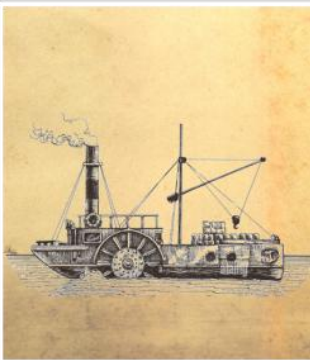
LOS VIAJES EN EL ZULIA A FINALES DEL SIGLO XIX

Relato: A finales del siglo XIX llegaban a Maracaibo viajeros de distinta procedencia, motivados por la economía agroexportadora y los inicios de la exploración petrolera.

Duración de la escena: 2 segundos.

Música de fondo: Maracaibo en la noche instrumental

ESCENA Nº: 02



Relato: Estos viajaban hasta Curazao en vapores de la Red D Line y la Compañía Real Holandesa de Vapores, donde hacían trasbordo a una embarcación de menor calado para viajar a Maracaibo.

Duración de la escena: 8 segundos.

Música de fondo: Maracaibo en la noche instrumental

ESCENA Nº: 03



Relato: era el Lago de Maracaibo la principal vía de comunicación con el exterior e interior del estado.

Duración de la escena: 6 segundos.

Música de fondo: Maracaibo en la noche instrumental

GUIÓN TÉCNICO:

LOS VIAJES EN EL ZULIA A FINALES DEL SIGLO XIX

DIRIGIDA POR:
IsmarAlex Millano
PRODUCIDA POR:
Prof. Engels Ortega

ESCENA Nº: 04



Relato: Desde Maracaibo hacia el interior, partían vaporcitos, balandras, piraguas y bergantines, navegando a través de los ríos Zulia, Catatumbo y Escalante hacia los puertos de Encontrados, San Carlos y La Ceiba.

Duración de la escena: 10 segundos.

Música de fondo: Maracaibo en la noche instrumental

ESCENA Nº: 05



Relato: En esos puertos, los viajeros hacían conexión con las líneas de ferrocarril, que trasladaban pasajeros y carga hacia Trujillo, Mérida y el norte de Santander en Colombia.

Duración de la escena: 4 segundos.

Música de fondo: Maracaibo en la noche instrumental

ESCENA Nº: 06



Relato: El trayecto final se hacía a lomo de mula, a través de largos caminos irregulares, solitarios, carentes de recursos, y duraba mínimo 10 horas.

Duración de la escena: 5 segundos.

Música de fondo: Maracaibo en la noche instrumental



GUIÓN TÉCNICO:

LOS VIAJES EN EL ZULIA A FINALES DEL
SIGLO XIX

DIRIGIDA POR:
IsmarAlex Millano
PRODUCIDA POR:
Prof. Engels Ortega

PIEZAS A DISEÑAR:

Vapor Maracaibo (Red D Line), vaporcito, piragua, tren.

PALETA DE COLORES A UTILIZAR:



CRÉDITOS:

Director: Ismar Alexandra Millano Solarte

Productor: Profesor Engels Ortega

Relato: extraído del documento «El turismo y la recreación en Maracaibo 1830-1960: una aproximación histórica»

Autora: IsmarAlex Millano Solarte

Música: Maracaibo en la noche autoría de Jesús Reyes (tomado de Venezuela un clásico inmortal – arreglos musicales, dirección y producción de Hugo Liscano).

Imagen: Mapa del Estado Zulia (Estados Unidos de Venezuela) elaborado por el Ingeniero Aurelio Beroes en 1894.

Figura 1: Guion Técnico.

Recursos Gráficos Representativos:

Para el desarrollo del recorrido, se empleó como base el mapa histórico del estado Zulia (Estados Unidos de Venezuela) elaborado por el Ingeniero Aurelio Beroes en 1894, en formato de imagen .png a una resolución adecuada para trabajar en la elaboración de la propuesta gráfica y elementos necesarios para realizar la representación adecuada para la historiografía y el turismo.

Se desarrollaron como elementos gráficos representativos, las imágenes vectoriales de un Vapor de la línea Red D Line, compañía naviera norteamericana (firma Dallett, Boulton y Cía.) constituida para facilitar las crecientes importaciones y exportaciones; y un ferrocarril, considerado para el momento el transporte por excelencia, garante de ideas de progreso. Ambos medios de transporte, junto a otros elementos de apoyo (textos, vegetación), fueron dibujados haciendo uso del programa Adobe Illustrator, exportados como imagen en formato .png para luego ser incorporados en el proyecto.

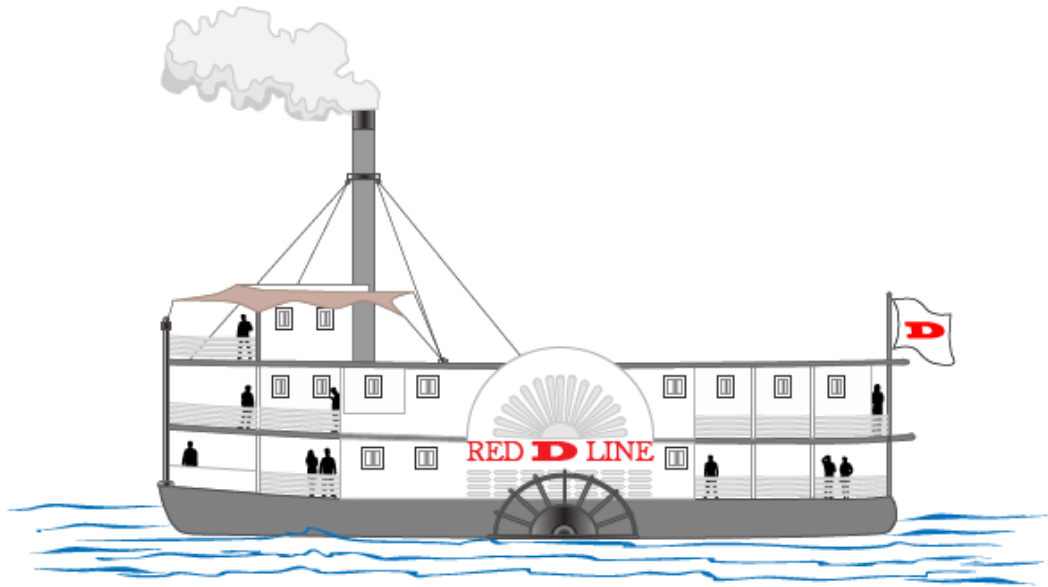


Figura 2: Detalle del Vapor de la Red D Line.

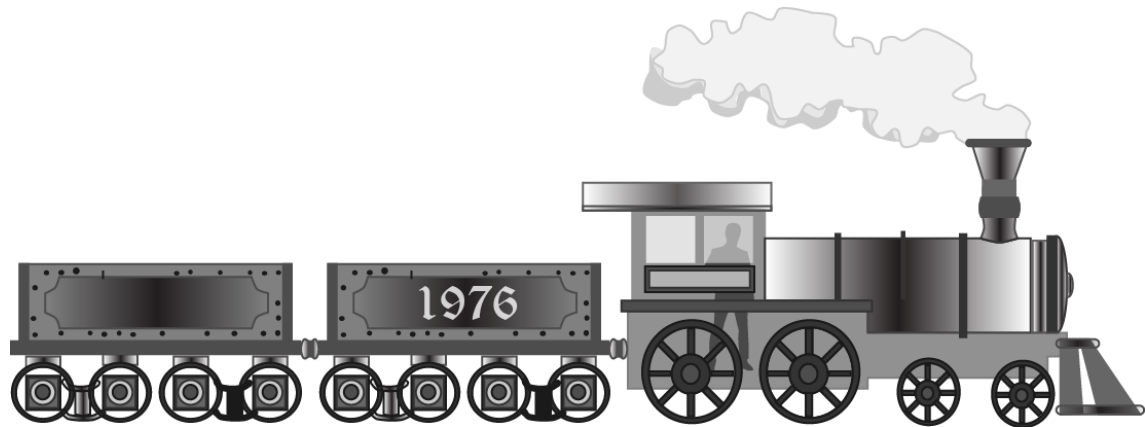


Figura 3: Detalle del ferrocarril.

Etapas de Producción:

Se desarrollaron las seis (6) escenas propuestas en el guion técnico, incluyendo una de cierre (7 en total). Estas se elaboraron de manera independiente, cada una siguiendo el tiempo y guion establecidos, haciendo uso del Synfig Studio (software libre).

Aspectos de Configuración del Proyecto:

El tamaño de la imagen en todas las escenas se configuró con las dimensiones 720 píxeles de ancho por 480 píxeles de alto, ya que fue la que respondió mejor en función del equipo empleado.

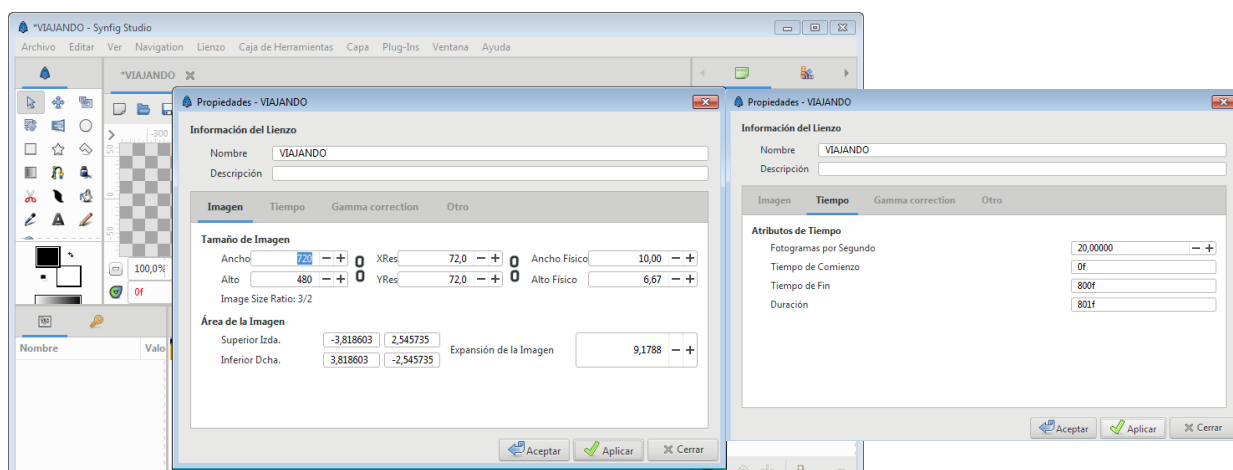


Figura 4: Configuración del Lienzo.

El tiempo de cada escena varía de acuerdo con su contenido, en función de 20 fotogramas/segundo para un total de 960 fotogramas como se especifica:

ESCENA	ESCEN.A	ESCENA	ESCENA	ESCENA	ESCENA	ESCENA
1	2	3	4	5	6	7
3 seg.	8 seg.	8 seg.	12 seg	6 seg.	6 seg.	5 seg.
60 f.	160 f.	160 f.	240 f.	120 f.	120 f.	100 f.

Desarrollo de las escenas y animación:

Luego de configurado cada lienzo, se desarrolló cada escena incorporando primero los elementos gráficos requeridos para su posterior animación.

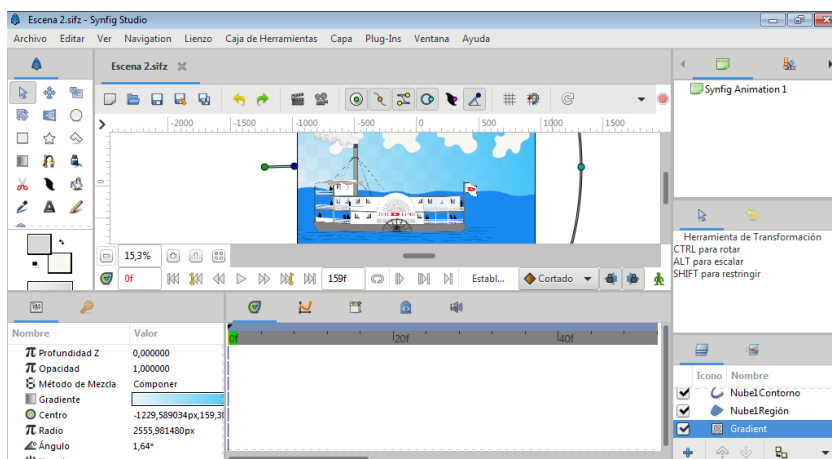


Figura 5: Desarrollo de escena 2.

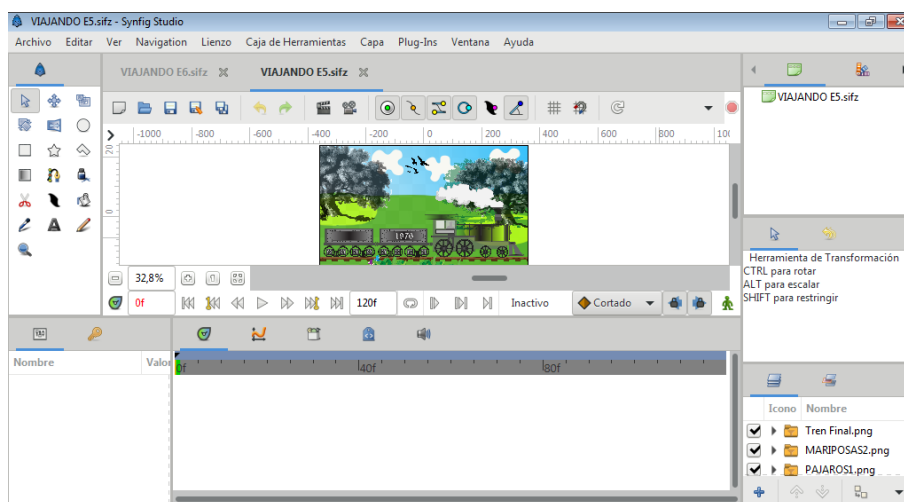


Figura 6: Desarrollo de escena 5.

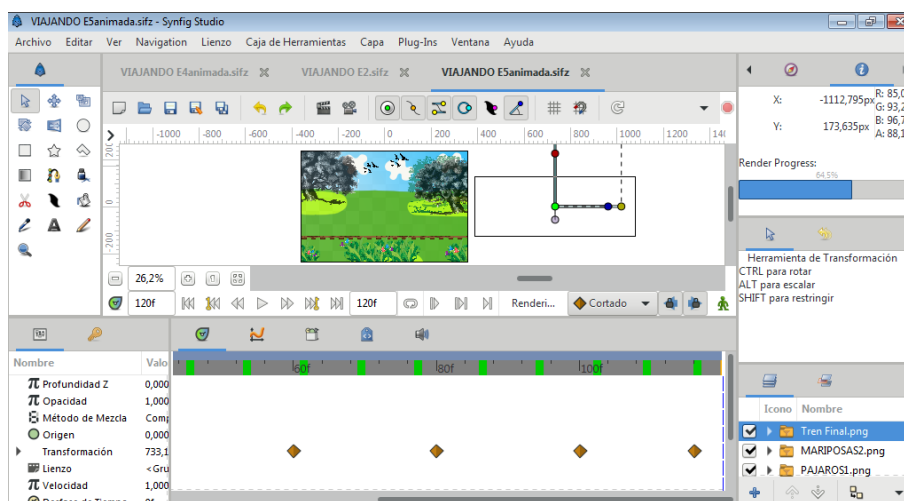


Figura 7: Animación y renderizado de escena 5.

Para el renderizado, se establecieron la extensión (.avi), atributos y parámetros recomendados.

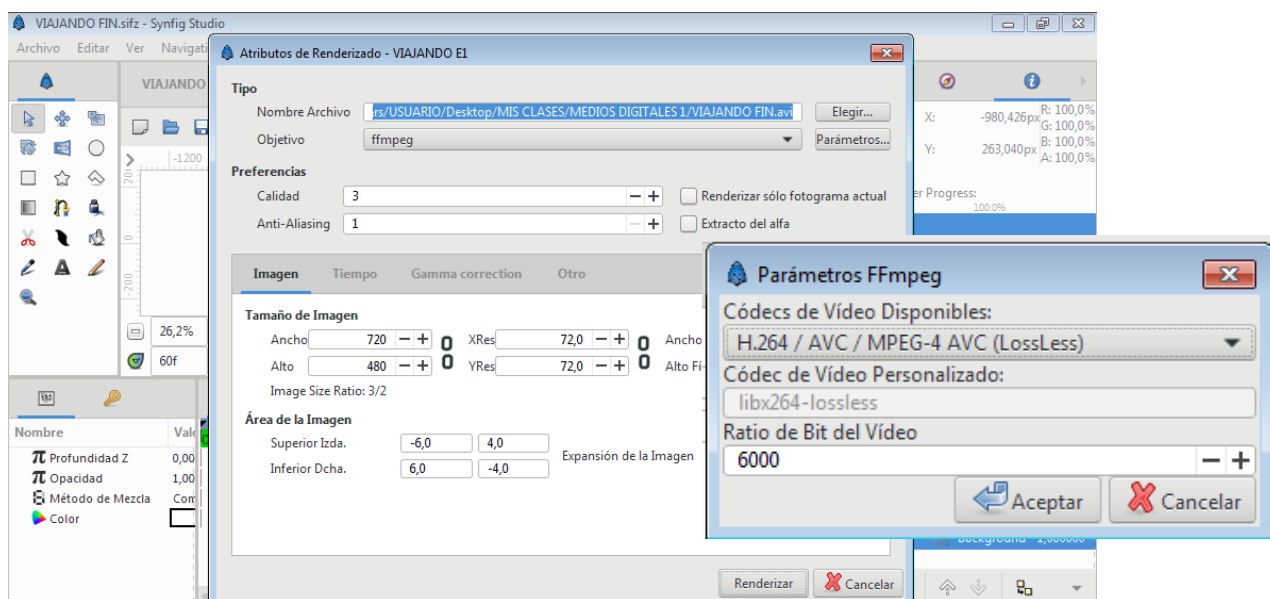


Figura 8: Atributos y parámetros del renderizado.

Etapas de Post-Producción:

Los siete clips de video se fusionaron haciendo uso del video joiner (software libre).

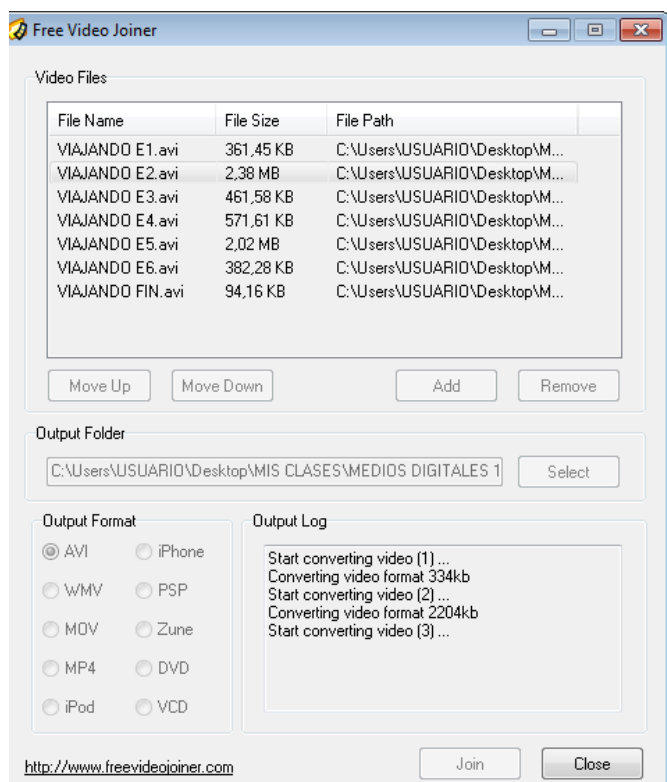


Figura 9: Fusión de los clips de video

Para finalizar, se fusiono el clip de video con la narración de la historia (voz en off), y el



fondo musical Maracaibo en la noche autoría de Jesús Reyes (tomado de Venezuela un clásico inmortal – arreglos musicales, dirección y producción de Hugo Liscano), haciendo uso del VLC Media Player como editor de audio (software libre).

Conclusiones

La implementación de recursos multimedia y audiovisuales para la difusión y desarrollo narrativo de la historia, así como de secuencias narrativas, reconstrucción y simulación de procesos y acontecimientos es de gran aporte para lograr un proceso comunicativo más asertivo y necesario para su difusión.

Referencias Bibliográficas

- Appun, K. (1961). En los Trópicos. Caracas, Venezuela: Ediciones de la Biblioteca Universidad Central de Venezuela.
- Beroes, A. (1894). Mapa histórico del estado Zulia (Estados Unidos de Venezuela).
- Cardozo, G. (2006). Reseña de: Vivir en Maracaibo en el siglo XIX. Maracaibo: Acervo Histórico del Estado del Estado Zulia, 2001, de Nilda Bermúdez. Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, vol. 2, número 4.
- Cardozo, G. (1991). Síntesis del ensayo Maracaibo y su región histórica: el Circuito agroexportador (1830- 1860). Maracaibo, Venezuela: Universidad del Zulia.
- Goering, A. (1873). Cuadros de Venezuela: Maracaibo. El Zulia Ilustrado, Número 11, 31 de octubre de 1889, pp. 86-89.
- Marschner, S., & Shirley, P. (2021). Fundamentals of Computer Graphics (5th ed.). A K Peters/CRC Press.
- Matos, M. (1967). Maracaibo del Pasado. Tipografía Cervantes.
- Ocaña Salinas, Alejandro (2024). La animación digital y la difusión del patrimonio. Universidad San Sebastián, Santiago de Chile. El Sur, pág. 3. Recuperado en: https://litoralpress.cl/sitio/Prensa_Texto?LPKey=EYBKSUKIRFCB5K7RO2E46R4L4T5I FC2PB7KPTLOUHJVHCHKHK27Q