

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

UNIDAD DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN DESARROLLO LOCAL CON MENCIÓN EN FORMULACIÓN  
Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE DESARROLLO ENDÓGENO

TESIS

Previa a la obtención del título de:

MAGISTER EN DESARROLLO LOCAL CON MENCIÓN EN FORMULACIÓN  
Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE DESARROLLO ENDÓGENO

TEMA:

Incidencia de la Rehabilitación del Ferrocarril del Ecuador en el Desarrollo Local de  
las Comunidades atravesadas por la vía férrea

AUTOR: Jorge Eduardo Carrera Sánchez

DIRECTOR: Víctor Hugo Torres

Quito, enero de 2.012

## DECLARACIÓN

Yo, Jorge Eduardo Carrera Sánchez, declaro que el trabajo aquí descrito es de mi autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación personal; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Universidad Politécnica Salesiana, puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo según lo establecido por la ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normativa institucional vigente.

---

Jorge Eduardo Carrera Sánchez

## CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por Jorge Eduardo Carrera Sánchez, bajo mi supervisión.

---

Dr. Víctor Hugo Torres

Director de Tesis

## AUTORIZACIÓN

**FERROCARRILES DEL ECUADOR EMPRESA PÚBLICA**



Quito, Junio 14 del 2011

Oficio No FEEP-GG-2011-645

Lcdo.  
Jorge Eduardo Carrera

**Presente.-**

De mi consideración:

En respuesta a su oficio s/n en el cual solicita se autorice el uso de materiales, documentos referentes a la rehabilitación del sistema ferroviario en cuanto a la planificación y gestión de la FEEP, mismos que serán utilizados con fines educativos para el desarrollo de su tesis, maestría en Desarrollo Local endógeno, mención en Evaluación de Proyectos en la Universidad Politécnica Salesiana.

Comunico a Usted que su pedido se encuentra autorizado.

Sin otro particular mé suscribo.

Atentamente,



Maria Belén Molina S.  
**Gerente General Subrogante**

Maldonado s/n y Sincholagua Estación Eloy Alfaro (Chimbacalle) Teléf.: 3992100 Ext. 1102  
Quito – Ecuador [www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec](http://www.ferrocarrilesdelecuador.gob.ec)

## DEDICATORIA

A todas las personas que pertenecen a las comunidades por donde pasa el ferrocarril, principalmente a las que se encuentran convencidas de que existe ya una alternativa de mejorar la calidad de vida de sus familias y se han comprometido en hacerlo, que están conscientes y entienden que esta alternativa está en sus manos, y que son ellos los responsables de cambiar, mejorar, hacer.

Jorge Eduardo Carrera S.

## AGRADECIMIENTO

Primero quiero agradecer a Dios, no solamente por permitirme avanzar en mi formación profesional con este proceso de aprendizaje en la maestría, sino porque a través de incursionar en este trabajo he podido conocer la realidad profunda y verdadera de la forma de vida y de la personalidad de toda la población del Ecuador.

Agradecer a toda mi familia, sin el “aguante” de ellos, sin la comprensión, la motivación y el sacrificio de ellos hubiera sido imposible concluir.

Y finalmente a todos los que estuvieron y están comprometidos con el proyecto de rehabilitar el ferrocarril, como patrimonio, como ícono turístico, como instrumento de desarrollo; a todos los luchadores que están confiados y seguros de cambiar este país.

Jorge Eduardo Carrera S.

## ÍNDICE GENERAL

PÁGINAS PRELIMINARES	Pág.
Declaración	i
Certificación	ii
Autorización	iii
Dedicatoria	iv
Agradecimiento	v
Índice General	vi
Índice de Cuadros	ix
Índice de Tablas	x
Índice de Gráficos	xiii
Resumen Ejecutivo	xv
Introducción	xvi
<b>CAPÍTULO I</b>	
1.- Desarrollo local en relación con la rehabilitación del sistema ferroviario ecuatoriano	1
1.1.- El desarrollo local en Latinoamérica, en Ecuador y las comunidades del tren	1
1.2.- Marco teórico	4
1.2.1.-Marco Conceptual	4
1.3.- Marco normativo	8
1.3.1.- Constitución del Ecuador 2.008 Asamblea Constituyente	8
1.3.2.- Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización	9
1.3.3.- Objetivos nacionales para el buen vivir	10
1.4.- Leyes de creación de la empresa de ferrocarriles	13
1.5.- Sistema ferroviario ecuatoriano	15
1.6.- El proyecto de rehabilitación del sistema ferroviario	19
<b>CAPÍTULO II</b>	
2.-Diagnóstico inicial del sistema ferroviario nacional.	22
2.1.-Infraestructura y equipamientos del ferrocarril	26
2.1.1.- Tramos del ferrocarril	27
2.1.2.- Condiciones de la infraestructura por sub tramos	30
2.1.3.- Estaciones ferroviarias	31

2.1.4.- Equipos	33
2.1.5.- Uso	34
2.1.6.- Infraestructura de servicios turísticos	35
2.2.- Desarrollo local y turismo	38
2.2.1.- Dinámica demográfica	39
2.2.2.- Situación de la educación	40
2.2.3.- La salud en el área del Corredor Turístico Ferroviario CTF	43
2.2.4.- Infraestructura social básica	45
2.2.5.- El empleo en el Corredor Turístico Ferroviario CTF	48
2.2.6.- Niveles de pobreza en el Corredor Turístico Ferroviario CTF	54
2.2.7.- Aspectos productivos	56
2.2.8.- Caracterización socioeconómica por tramos del Corredor Turístico Ferroviario CTF	57
2.2.9.- Desarrollo turístico	62
2.2.9.1.- Inventario de productos	64
2.2.9.2.- Productos turísticos en los mercados interno y receptor	66
2.2.9.3.- El producto turístico en el contexto del Corredor Turístico Ferroviario CTF	75
2.2.9.4.- Análisis de la demanda turística	76
2.2.9.5.- Caracterización del paisaje natural y cultural	77
2.3.- Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP)	79
2.4.- Conclusiones del diagnóstico	81
<b>CAPÍTULO III</b>	
3.-Planificación	84
3.1.- Planificación de la gestión	85
3.2.- Objetivos estratégicos	87
3.3.- Metas estratégicas	87
3.4.- Escenarios	90
3.5.- Estrategias para el desarrollo del Corredor Turístico Ferroviario CTF	97
3.5.1.- Gestión turística y patrimonial	97
3.5.2.- Vinculación con destinos e infraestructuras de conectividad	99



3.5.3.- Facilitación y ordenamiento del Corredor Turístico Ferroviario CTF	100
3.5.4.- Desarrollo de productos turísticos	102
3.5.5.- Interpretación y posicionamiento	103
3.5.6.- Comercialización y comunicación	105
3.6.- Propuesta programática del plan maestro	107
3.7.- Proyecciones para la interpretación del Corredor Turístico Ferroviario CTF	108
3.7.1.- Temas y plan de contenidos para la interpretación	109
3.7.2.- Plan de contenidos para los guiones interpretativos	123
3.7.3.- Estaciones y talleres ferroviarios para transformarlos en espacios de interpretación	125
<b>CAPÍTULO IV</b>	
4.- Situación actual	145
4.1.- Infraestructura	145
4.1.1.- Bienes recuperados – sistema ferroviario	146
4.2.- Desarrollo local y turismo	147
4.2.1.- Experiencias focalizadas desarrollo local	147
4.2.1.- Desarrollo de productos turísticos	151
4.2.3.- Turismo	153
4.2.4.- Programas de beneficio social	154
4.3.- Fortalecimiento institucional	156
4.3.1.- Gerencia de planificación	156
4.3.2.- Gerencia de comunicación social	158
4.3.3.- Gerencia de recursos humanos	161
4.3.4.- Gerencia jurídica	162
4.3.5.- Gerencia administrativa financiera	162
4.4.- Metas al 2.013 en comercialización y desarrollo local	163
<b>CAPÍTULO V</b>	
5.- Conclusiones	165
5.1 Conclusiones y lecciones aprendidas	165
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	172

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1	
Artículos de la Constitución	8
Cuadro N° 2	
Artículos del COTAD	9
Cuadro N° 3	
Objetivos para el buen vivir	10
Cuadro N° 4	
Productos turísticos con marca	67
Cuadro N° 5	
Ciudades destino	70
Cuadro N° 6	
Áreas protegidas	72
Cuadro N° 7	
Circuitos turísticos	74
Cuadro N° 8	
Conclusiones y recomendaciones del diagnóstico inicial de las cafeterías del tren	78
Cuadro N° 9	
Año 2.007	81
Cuadro N° 10	
Año 2.008	83
Cuadro N° 11	
Misión y visión	84
Cuadro N° 12	
Objetivos institucionales	84
Cuadro N° 13	
Gestión inmediata	85
Cuadro N° 14	
Objetivos estratégicos	87
Cuadro N° 15	
Metas estratégicas	88

Cuadro n° 16	
Estrategias de desarrollo por objetivos identificados	89
Cuadro N° 17	
Estimación de mercados internos prioritarios para el producto “tren”	91
Cuadro N° 18	
Estimación de mercados receptores prioritarios para el producto “tren”	92
Cuadro N° 19	
Resumen de la propuesta programática del PMFTP	107
Cuadro N° 20	
Plan de contenidos para los guiones interpretativos	124
Cuadro N° 21	
Sistematización de la experiencia	149
Cuadro N° 22	
Fases de la experiencia de desarrollo local 2.007 - 2.010	150
Cuadro N° 23	
Estaciones vivas en uso	153

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1	
Tramos del tendido ferroviario	28
Tabla N° 2	
Tendido ferroviario	28
Tabla N° 3	
Puentes y túneles	29
Tabla N° 4	
Tramo Quito – Durán 446,8 km	29
Tabla N° 5	
Condiciones de la infraestructura	31
Tabla N° 6	
Distancias: Guayaquil - Tambillo	32
Tabla N° 7	
Distancias: Sibambe - Cuenca	32

Tabla N° 8	
Distancias: Quito – San Lorenzo	33
Tabla N° 9	
Equipo	34
Tabla N° 10	
Agua	36
Tabla N° 11	
Energía eléctrica	36
Tabla N° 12	
Comunicación	37
Tabla N° 13	
Alcantarillado	38
Tabla N° 14	
Promedio de mortalidad infantil y desnutrición crónica en los tramos del CTF	44
Tabla N° 15	
Promedio de pobreza en el CTF por tramos	54
Tabla N° 16	
Provincias y cantones del CTF	54
Tabla N° 17	
Establecimientos turísticos	63
Tabla N° 18	
Datos demográficos	80
Tabla N° 19	
Macro-segmentos potenciales de demanda interna	94
Tabla N° 20	
Macro-segmentos potenciales de demanda receptora	94
Tabla N° 21	
Total demanda interna y receptora – escenario pesimista	94
Tabla N° 22	
Macro-segmentos potenciales de demanda interna	95
Tabla N° 23	
Macro-segmentos potenciales de demanda receptora	95

Tabla N° 24	
Total demanda interna y receptora – escenario probable	95
Tabla N° 25	
Macro-segmentos potenciales de demanda interna	96
Tabla N° 26	
Macro-segmentos potenciales de demanda receptora	96
Tabla N° 27	
Total demanda interna y receptora – escenario optimista	96
Tabla N° 28	
Bienes recuperados – sistema ferroviario	146
Tabla N° 29	
Tramos en rehabilitación y porcentaje de ejecución	146
Tabla N° 30	
Café del tren	152
Tabla N° 31	
Plaza del tren	152
Tabla N° 32	
Tienda del tren	152
Tabla N° 33	
Tramos en servicio turístico	155
Tabla N° 34	
Beneficiados enero-mayo 2.011	156
Tabla N° 35	
Tabla de beneficiados por grupos	158
Tabla N° 36	
Información positiva de ferrocarriles del ecuador año 2.009	158
Tabla N° 37	
Información positiva de ferrocarriles del ecuador año 2.010	159
Tabla N° 38	
Metas al 2.013 en comercialización y desarrollo local	164

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1	
Estación Alausí	18
Gráfico N° 2	
Subsistemas	19
Gráfico N° 3	
Modelo de gestión	21
Gráfico N° 4	
Porcentaje de analfabetismo a nivel nacional	42
Gráfico N° 5	
Secuencia de los niveles de analfabetismo	43
Gráfico N° 6	
Servicio de agua entubada a nivel nacional	45
Gráfico N° 7	
Secuencia histórica del servicio de agua entubada por red pública	46
Gráfico N° 8	
Servicio de eliminación de excretas a nivel nacional	46
Gráfico N° 9	
Secuencia histórica de servicio de eliminación de excretas	47
Gráfico N° 10	
Situación del subempleo a nivel nacional. Año 2.009	49
Gráfico N° 11	
Secuencia histórica del subempleo a nivel nacional	49
Gráfico N° 12	
Tasa de desempleo a nivel nacional. Año 2.009	50
Gráfico N° 13	
Secuencia histórica de desempleo a nivel nacional	51
Gráfico N° 14	
Pobreza por ingresos a nivel nacional	55
Gráfico N° 15	
Secuencia histórica a nivel nacional del indicador pobreza	56
Gráfico N° 16	
Productos turísticos actuales en el mercado internacional	75

Gráfico N° 17	
Productos turísticos de demanda interna en el CTF (por unidades de interés)	76
Gráfico N° 18	
Estructura de planificación del CTF	86
Gráfico N° 19	
Metodología del desarrollo local	148
Gráfico n° 20	
Información positiva año 2.009	158
Gráfico N° 21	
Información positiva año 2.009	159
Gráfico N° 22	
Información positiva año 2.010	160
Gráfico N° 23	
Información positiva año 2.010	160

## RESUMEN EJECUTIVO

En el capítulo primero se presentó la información relacionada con el marco teórico, conceptual y normativo, las leyes de creación de la empresa, el sistema ferroviario y el proyecto de su rehabilitación, esta información sirvió de base la llevar una investigación ordenada, clara y precisa.

En el capítulo segundo se mostró el diagnóstico inicial del sistema ferroviario nacional, desglosada en tres ámbitos importantes que fueron la infraestructura, el desarrollo local y turístico y finalmente las condiciones institucionales en las que se recibió la administración.

En el capítulo tercero se determinó la planificación de la gestión, empezando por la visión y misión de la empresa para posteriormente mostrar los objetivos, metas, escenarios y estrategias a implementarse, además de las propuestas y proyecciones concernientes al Plan Maestro del Ferrocarril Turístico Patrimonial del Ecuador (PMFTPE), desarrollado por Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP).

En el capítulo cuarto se presentó la situación actual de la empresa tanto en recuperación, renovación e implementación de infraestructura, en desarrollo local y turístico en las comunidades atravesadas por la línea férrea, además del fortalecimiento institucional, evidenciándose los cambios obtenidos después del ingreso de la nueva administración.

En el capítulo quinto se mostró las conclusiones y lecciones aprendidas del desarrollo de la Tesis, adicionalmente los elementos básicos de un buen desarrollo local tomando en cuenta los ejes estratégicos de la gestión.



## INTRODUCCION

Si bien la Revolución Liberal favoreció la modernización del Estado, la cultura y avances en términos de derechos, sobre todo educativos, no es hasta 1925, con la Revolución Juliana, que se rompe el pacto del Estado como garante del poder oligárquico-terrateniente. A partir de entonces, se instaura un intervencionismo económico que busca dar una racionalidad weberiana a la acción del Estado. Los derechos civiles y políticos avanzan progresivamente, pero, sobre todo, los sociales son garantizados casi de manera exclusiva para los trabajadores formales. De ese modo, según Paz y Miño, la Revolución Juliana y sus gobiernos introdujeron al Ecuador, en el siglo XX, en un contexto mundial y latinoamericano proclive a la modernización capitalista, que duró hasta los noventa; y fueron, asimismo, aparejados el auge del banano y el del petróleo posteriormente, para dar forma a lo que se ha denominado Estado desarrollista.<sup>1</sup>

La Constitución de 1998 planteó importantes saltos cualitativos en el campo de los derechos civiles y políticos. Sin embargo, en el campo social y económico, puso en marcha una reforma institucional que buscó consagrar un modelo de sociedad en la que el sujeto de derecho es el trabajador formal y el consumidor con capacidad adquisitiva (que sea capaz de autogarantizar su derecho). En este modelo, el sujeto potencial de cambio era el empresario, como agente encargado de dinamizar la economía y distribuir los beneficios del desarrollo a través del mercado.

Hasta la fecha, el Ecuador ha contado con 20 constituciones. Salvo el período desarrollista, que no prosperó por múltiples razones, la estrategia de desarrollo de la vida republicana ha consistido en generar riqueza a través de la exportación de bienes primarios agrícolas o no renovables (petróleo). Ha sido una estrategia primario exportadora extractivista. Durante el neoliberalismo, así mismo, la forma de generar riqueza se centró en la agropetroexportación. La estrategia que acompañó a este proceso fue la defensa dogmática del libre mercado (apertura) y la propiedad privada.

---

<sup>1</sup> SENPLADES; 2.009; Plan Nacional para el Buen Vivir 2.009 – 2.013; Pág. 251

Según este modelo, la re-distribución estaría a cargo de las fuerzas del mercado o, en última instancia, de la política social asistencial focalizada.

La evidencia empírica muestra que dicho papel le quedó grande al sector empresarial y al mercado, entendido como la mano invisible. En el período de liberalización (como señalan Vos, Taylor y Páez de Barro 2.002) y en contra de lo que prevé la teoría neoclásica, el proceso de apertura de la economía ecuatoriana no consiguió un incremento de la demanda de nuestro factor más abundante, aquel formado por la mano de obra poco calificada. Por el contrario, aumentó la demanda de mano de obra de alta calificación. Dicho proceso, a su vez, agudizó la brecha salarial entre calificados y no calificados; estos últimos pasaron a formar parte del sector informal.

Esta situación significó, además, el incremento de la concentración del ingreso y de la desigualdad. Actualmente, alrededor del 10% más rico acumula 42% de los ingresos totales de la población, un poco más de la mitad de la población no logra satisfacer a plenitud sus necesidades básicas, y cuatro de cada diez ecuatorianos viven una pobreza de consumo. No resulta casual, por ejemplo, la disminución de la garantía del derecho a la seguridad social en términos de cobertura o que, hoy en día, la seguridad social sea regresiva, dado que un importante grupo de la población pasó del mercado formal al informal. Apenas 14% de la población que pertenece al decil más pobre tiene seguridad social; en el otro extremo, del total de 10% más rico, 53% está cubierto. Mientras en 1995, la seguridad social era una vía que permitía redistribuir riqueza (era una re-distribución progresiva), en el 2.006, la distribución de seguridad social dentro de la población auspició la concentración y la desigualdad, es decir, fue regresiva.

El modo de desarrollo instaurado excluyó a ecuatorianos del mercado formal, lo cual impidió garantizar sus derechos. La garantía de derechos, que se desprendía del modelo de sociedad propuesto, estaba pensada únicamente para quienes podían insertarse en el mercado laboral formal o para aquellas personas que hubiesen heredado un poder adquisitivo capaz de garantizar ese derecho sin estar insertos en el mercado.

En suma, hacer un recuento de las cartas constitucionales deja translucir cómo ha sido construido y profundizado el proceso de exclusión y de desigualdad económica que aún persiste en el Ecuador, cuyos orígenes se encuentran en el período colonial. Este proceso ha reforzado una sociedad con comportamientos clasistas, excluyentes, racistas y discriminadores.

La crisis económica y psicosocial afecta al contexto de América Latina y en particular al Ecuador, país que realiza esfuerzos por superar la situación de subdesarrollo y es el trabajo desde las comunidades el elemento fundamental que logrará elevar el nivel de desarrollo siempre y cuando éstas emerjan en forma adecuada y coherente con las necesidades e intereses de la sociedad ecuatoriana de la época actual.

Dicha crisis impacta a todos los niveles socioeconómicos, afectando el desarrollo productivo de las localidades y regiones dando lugar a la migración. Es ahí donde la gestión pública tiene importancia vital y un compromiso fundamental en cuanto a generar herramientas eficientes y eficaces para que puedan articularse las necesidades particulares de la comunidad con las del país y el mundo con privadas y populares. El Estado por ende las Instituciones Públicas tiene el reto protagónico en cuanto a las exigencias que plantea la globalización en la actualidad.

La Constitución Ecuatoriana manda a las Instituciones Públicas a promover el desarrollo Nacional, motivar el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.

Además les da la responsabilidad de garantizar los derechos a partir del principio de solidaridad, siendo estos los ejes motivadores de la Empresa de Ferrocarriles para plantearse el proceso de modernización para provisión de un servicio ferroviario patrimonial de uso turístico, bajo parámetros de eficiencia y eficacia que beneficie el desarrollo de las comunidades por donde pasa la vía Férrea.

El 1 de abril de 2.008, mediante Acuerdo No. 028, la Red Ferroviaria del Ecuador fue declarada bien perteneciente al patrimonio cultural ecuatoriano y proyecto emblemático del Gobierno Nacional. Bajo esta declaratoria, el ferrocarril se

convirtió, según el mismo documento, en “*Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico*”. El objetivo de la rehabilitación del sistema ferroviario es “*recuperar y poner en valor la red ferroviaria ecuatoriana para contribuir al desarrollo territorial y económico local, así como el fortalecimiento de la unidad e identidad nacional*”<sup>2</sup>

La declaratoria emitida por el Estado representa una voluntad política y compromiso prioritario en la agenda de gobierno. La estrategia para la rehabilitación del ferrocarril es su puesta en valor en función del turismo, una opción que ha tenido resultados positivos en otros países. El momento en que se produce la declaratoria es el oportuno, ya que el ferrocarril ha cumplido su vida útil como tecnología y sistema de transporte nacional, el reciclaje representa una nueva vida y el cambio, de medio de transporte a patrimonio cultural, en donde lo simbólico e histórico es un valor agregado al patrimonio material, pone en vigencia el sentido de la unidad nacional, la inserción en la modernidad y el impulso al turismo en el país.

La declaratoria involucra dos especialidades que deben coincidir en sus intereses: la conservación del patrimonio y el turismo cultural, al respecto vale distinguir que el ámbito de lo patrimonial se apoya en la antigüedad de los bienes materiales e inmateriales que son valorados a partir de la historia documentada y la memoria colectiva, en tanto que el desarrollo turístico se apoya en el potencial económico que una actividad cultural, social y productiva, puede generar como conocimiento de otras culturas, el entretenimiento y el uso del tiempo destinado al ocio; con lo cual, el patrimonio cultural debe ser reconocido como bien de interés turístico y, al mismo tiempo, el objeto turístico puede o no tener valor patrimonial.

En este sentido, el sistema ferroviario es patrimonio cultural del Estado, pero no todo este sistema, originalmente concebido como medio de transporte, tiene potencial turístico. Para serlo, debe reunir condiciones específicas como inducir al visitante a la novedad y la sorpresa, debe ser un espacio heterogéneo que proporcione la mayor intensidad en experiencias. Todo esto, concentrado en un espacio seguro, cómodo y familiar para el visitante, para lo cual será necesario identificar uno o varios tramos

---

<sup>2</sup>Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEEP; Plan Maestro; 2.009; Pág. 6

en los que se encuentre concentrado el mayor número de atractivos turísticos y en el que el visitante, sin necesidad de recorrer todo el sistema, se informe, disfrute y se lleve una experiencia que escape a su cotidianidad.

Por otra parte, los actores sociales involucrados en el funcionamiento de los servicios y bienes de tipo turístico, requieren de un aprendizaje en manejo turístico, así como en gestión patrimonial, para garantizar la utilización equilibrada y sensible de los bienes conservados que, puestos en función económica, se convierten en patrimonio turístico.

El patrimonio debe ser parte activa del proyecto turístico, así se transforma en el escenario del mismo, por ejemplo, las ciudades patrimoniales, puede ser objeto de consumo turístico, y patrimonio inmaterial.

En ambos casos, el patrimonio se verá intervenido para adaptarse a las necesidades del turismo, mediante la incorporación de facilidades, equipos y servicios de alojamiento, alimentación, higiene, comercio, generando modificación en el tamaño del producto, adaptación al gusto nacional e internacional, entre otras variantes. Bajo esta óptica lo “auténtico” o “tradicional” se verá modificado, ya que toda intervención en el patrimonio para uso actual demanda de manera inevitable, una adecuación a las necesidades contemporáneas y del consumo turístico. En esa transformación lo que interesa, desde el punto de vista de la gestión patrimonial, es que el bien cultural no pierda su valor intrínseco como objeto y como parte de un sistema, aspecto en el cual los límites son sutiles al momento de planificar y establecer las intervenciones.

## CAPÍTULO I

### 1.- DESARROLLO LOCAL EN RELACIÓN CON LA REHABILITACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO ECUATORIANO

#### 1.1.- EL DESARROLLO LOCAL EN LATINOAMÉRICA, EN ECUADOR Y LAS COMUNIDADES DEL TREN

Revisando la información del Desarrollo Local, en América Latina, encuentro que es un concepto en construcción, donde existe mucha teoría y limitada práctica, o cuando hay práctica se la ha sistematizado poco y peor aún, existe una reducida reflexión concentrada en muy pocos técnicos o facultades de pocas universidades. Para gestionar el desarrollo no existe una receta, depende de cada realidad, de pensar de manera sistémica y holística, además de entender claramente cada contexto de esta realidad y de la relación de sus actores.

Patricio Carpio, compilador del libro “Desarrollo Local, descentralización, gestión de territorios y ciudadanía” nos dice acerca de los encuentros internacionales en los temas de desarrollo local que se realizan y que convocan a diversos actores que trabajan el tema, “sucede, no obstante, que siempre terminan por ser más abundantes los diagnósticos sobre procesos y realidades que las terapias o soluciones, pues siempre será riesgoso proponer modelos o salidas en escenarios cambiantes y complejos como el latinoamericano.”

Este es el contexto normal para gestionar el desarrollo local, en el Ecuador se ha destacado procesos como el de Guamote o de Cotacachi, donde lamentablemente prevalece más el aspecto teórico o el diagnóstico y procesos donde al final los resultados no responden a mejorar la calidad de vida de los habitantes de las comunidades que es lo principal en el trabajo de desarrollo.

Uno de los proyectos de desarrollo local o territorial se encuentra en el proceso de rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano donde se busca desarrollar un modelo de gestión que apoye al desarrollo social, cultural y económico de cada una de las comunidades, pueblos, ciudades y provincias, por donde pasa o pasará el tren.

En el Ecuador se ha gestionado el desarrollo local mucho más que el desarrollo territorial entre regiones o como país; venimos de una cultura que generalmente no planifica, hoy podemos encontrar en casi todos los municipios planes cantonales escritos en maravillosos manuales asesorados por profesionales consultores, que se basan muchos de ellos, en conceptos muy complejos, y también encontramos muy pocas actividades ejecutadas en la realidad, principalmente desarrolladas desde una visión sectorialista, lo que genera que donde se intente ejecutar esos planes existan solamente ciertos sectores que avancen algo más y en otros ni siquiera existe gestión; además estos planes cambian cada vez que las autoridades cambian, lo que no permite realmente hablar de continuidad, sostenibilidad, y peor de desarrollo.

Existen muchas realidades, de las cuales me permitiré indicar, sobre la base de mi experiencia de trabajo y del territorio que nos concentraremos en esta tesis, por donde pasa el ferrocarril, la realidad de la sierra centro, principalmente las provincias de Chimborazo, Tungurahua y Cotopaxi, y en la Costa, el sector rural de la provincia de Guayas.

En la sierra centro, con algunas excepciones, el limitado desarrollo ha sido gestionado inicialmente desde la iglesia, pasando posteriormente a las Ong's, cuyo financiamiento viene principalmente de la cooperación internacional; donde la cultura paternalista y clientelar está muy extendida en toda la región; en este territorio ha existido una inmensa inversión en el desarrollo, y es donde existen los indicadores más altos en pobreza según nos indica el Instituto Ecuatoriano de Cooperación Internacional, por ejemplo en Chimborazo hubieron en el año 2.005 más de 102 proyectos de desarrollo, en el 2.006 y 2.007 estaban 98 proyectos de desarrollo y la pobreza extrema bordeada el 45%, esto junto a la falta de servicios básicos, otro ejemplo es el cantón Guamote, en donde según el SIISE en el censo desarrollado por el INEC en el año 2.010, existen el 91.88% de población dentro de la NBI, la gestión de este cantón fue parte de muchísimos textos y fue uno de los ejemplos más importantes entregado de parte de los profesores de la Escuela de Gestión para el Desarrollo Local en la Universidad donde cursé mis estudios; y es uno, sino el cantón, que tiene los indicadores de extrema pobreza más altos del Ecuador.

Ni la alta inversión, ni los distintos modelos de gestión (iglesia, cooperación internacional, ong's, indígenas) han permitido cambiar la realidad de la calidad de vida de las personas y familias; puede haber actividades muy interesantes generalmente desarticuladas con la realidad y desintegradas, llenos de capacitación y formación, emprendimientos y creación de microempresas sin comercialización; que no llega a tener una sinergia que permita el buen vivir de la comunidad. Cuando se pretende coordinar y trabajar con ellos es bastante complejo, ya que son personas pobres generalmente dedicadas a la agricultura y con técnicas antiguas, con ingresos inferiores al sueldo básico, pero muy capacitadas en liderazgo y principalmente en participación, pero siempre esperando que se les “de algo”.

En la provincia del Guayas no se puede ver la cantidad de intervención exógena de Ong's como en la sierra y según datos del año 2.010 del INEC, no existen cantones mayores al 90% de población con NBI, los cantones se han desarrollado alrededor de la agricultura, ganadería, procesamiento de alimentos, fábricas y todo tipo de comercio, lo que ha permitido a sus habitantes tener ingresos de distintas formas, gracias a esto existe principalmente dignidad en la mayoría de las personas y familias que viven en estos territorios. El trabajo de desarrollo local también es complejo debido a la limitada institucionalidad en el territorio y también existe dificultad de encontrar actores formados o que hayan participado en procesos participativos, pero existen personas con muchas ganas para coordinar y trabajar en estos “nuevos procesos”.

A todo esto hay que sumar el hecho de que a nivel nacional los gobiernos autónomos descentralizados (gobiernos provinciales, municipios y juntas parroquiales) quienes tienen la competencia del desarrollo local, también tienen muchas limitaciones para poder gestionar dicho desarrollo, existen pocos recursos humanos para asumir esta competencia, de la misma manera tiene pocas herramientas, estructuras pesadas, información desactualizada, entre otros elementos que atentan contra el desarrollo de las localidades.

A pesar de todo este contexto que se considera negativo y complejo, es donde tenemos que trabajar, y nosotros los llamados “especialistas” del desarrollo, es decir los que trabajamos en esta área tenemos que ser creativos y definir un marco teórico



que nos permita generar el tan ansiado desarrollo y encontrar los instrumentos y herramientas para cumplir los objetivos y gestionar de forma práctica y teórica.

## 1.2.- MARCO TEÓRICO

Para poder analizar el marco teórico escogido para este trabajo de desarrollo local y su gestión, tenemos que comprender lo local y su desarrollo, para esto, parto o inicio en los siguientes enunciados de Rafael Correa y Sergio Boisier, como base al ejercicio analítico posterior:

*"Desarrollo Local Sustentable DLS es un proceso de autodeterminación y ampliación de las capacidades y potencialidades de la sociedad por el cual los actores "viven bien", con base en su cultura, sabiduría propia y conocimientos adquiridos, a partir del manejo sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad de su territorio, satisfaciendo sus necesidades materiales y espirituales, así como de las futuras generaciones, propiciando dinámicas de integración regional, nacional e internacional en un contexto participativo y democrático."*<sup>3</sup> Rafael Correa

*"No hay ninguna receta que asegure el éxito en materia de desarrollo. Pero sí hay por lo menos dos afirmaciones ciertas: si el desarrollo se encuentra en nuestro futuro, no será con las ideas del pasado que lo alcanzaremos; si el desarrollo es un producto de la propia comunidad, no serán otros, sino sus propios miembros quienes lo construyan".*<sup>4</sup> Sergio Boisier

### 1.2.1.- MARCO CONCEPTUAL

El marco conceptual que a continuación me permitiré desarrollar estará enlazando a las definiciones o enfoques de varios temas como: desarrollo local o territorial, territorio, patrimonio, turismo, calidad de vida, entre otros; con el enfoque que se ha planificado para gestionar la rehabilitación y operación del ferrocarril patrimonial de uso turístico del Ecuador, este marco nos permitirá aterrizar sobre la siguiente

---

<sup>3</sup> Rafael Correa, Seminario de Desarrollo Local Sustentable, Quito 2.005

<sup>4</sup> Sergio Boisier, Seminario de Desarrollo local, Argentina 2.006

hipótesis: La reactivación de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) generará desarrollo local en las comunidades atravesadas por la línea férrea, donde esta rehabilitación implica desarrollo social, cultural y económico en las comunidades por donde pasa el ferrocarril.

1.2.1.1. Desarrollo Local.- Miguel Cevallos en su presentación Desarrollo Local, una herramienta para mejorar la gobernabilidad, en el Programa Colombia de la Universidad de Georgetown, indica: “El desarrollo económico local como un proceso en el cual se da una asociatividad entre los gobiernos locales, los grupos comunitarios y el sector privado, con el propósito de administrar los recursos existentes, crear empleo y estimular la economía de un territorio definido.”, a este concepto básico donde se relaciona principalmente la participación de actores y se enfoca en el desarrollo económico, falta complementar con definiciones de territorio, desarrollo cultural y social.

Antes se medía el desarrollo como crecimiento económico medido principalmente con indicadores macroeconómicos o de crecimiento como el PIB, donde estos no se reflejaban en la mejora de la calidad de vida ni en la distribución equitativa de la riqueza hacia toda la población.

El concepto de desarrollo para este trabajo rescata principalmente que debemos encontrar el buen vivir de los miembros de la comunidad, con ideas creativas, modernas y propias; y quienes debemos encontrarlo y gestionarlo somos nosotros los miembros de la comunidad, sin dejar de coordinar con todas los actores internos y externos, teniendo claramente nuestras potencialidades, fortalezas y debilidades; y sobre la base del manejo de los recursos que estén a nuestro alcance.

Para tener una clara gestión de las estrategias e instrumentos de desarrollo local tenemos que definir un marco teórico, el cual nos permita desarrollar claramente nuestra Planificación Estratégica. Para esto propongo enmarcarnos en un enfoque sistémico, ya que al poder definir el sistema podemos encuadrar nuestro trabajo dentro de objetivos y actividades claras que alimenten una macro estrategia del instrumento; y que nos permita conseguir los resultados y metas propuestas. A la red

ferroviaria del Ecuador la convertimos en un sistema que comprende muchos subsistemas.

Para definir un análisis teórico comparto con la propuesta de Sergio Boisier, quien nos indica que puede emerger desarrollo si se trabaja en un enfoque sistémico, analizando las acciones que se implementen en el territorio, trabajando participativamente y definiendo las fortalezas y oportunidades del territorio.

La gestión del desarrollo local desde la institucionalidad de una empresa que gestiona la rehabilitación de una infraestructura y la operación de un tren patrimonial de uso turístico; implica principalmente el apoyo y la participación como un actor más; claro que en la mayoría de los cantones y parroquias es el actor más importante; y a través de su gestión permite aunar los esfuerzos para incluir desde servicios básicos para la comunidad y para el turista nacional o internacional; pasando por procesos de planificación, ordenamiento del territorio y la preparación de servicios y productos de alta calidad que les permita convertirse en destinos turísticos complementarios en un territorio o región.

1.2.1.2. Territorio.- La definición del territorio estaba limitada al fragmento de área definida que se encuentra en posesión legal de un individuo, organización, institución, estado o país; esto además de ser utilizado en geografía se lo había establecido para otras ciencias. Muchas veces es sinónimo de estado y de poder nacional en íntima relación con los conceptos de organización territorial, ordenamiento territorial y/o división administrativa.

Juan Pedro Urruzola, nos dice que “el territorio es una construcción física y cultural producida por la interacción de una realidad material (geomorfológico, climática y biológica) y un grupo humano que construye allí su historia ...”.

Mancano nos dice “...la esencia del concepto de territorio está en sus principales atributos: totalidad, soberanía, multidimensionalidad y multiescalariedad, ..., es imposible comprender el concepto de territorio sin concebir sus relaciones de poder que determinan la soberanía”.

El territorio que define Heidegger, "... su primer ingrediente, la tierra, se nos ofrece a la vez como soporte útil y como generosa ofrenda de recursos. El cielo que la cubre, que evidencia el inevitable transcurrir del tiempo, los mortales le reciben respetuosos. Ni modifican ni intentan cambiar su paso, saben que en su transcurrir (histórico) está la esencia de la existencia. El tercer ingrediente del territorio "heideggeriano" proviene de esa capacidad manifiesta de los mortales para soñar y construir alternativas que proyectan al futuro una salvación positiva y necesaria".

Para la gestión de territorio en la rehabilitación y operación del ferrocarril ecuatoriano además de entender que es el espacio donde todos los actores gestionan los recursos para mejorar su calidad de vida, se define en un denominado corredor turístico ferroviario, que comprende el sistema ferroviario, el cual podrá "crecer" conforme se interactúe alrededor de la operación del tren. No solamente son ciudades y comunidades, la mayoría de ellas en estado de abandono de sus habitantes y algunas ya en situación de pueblos "fantasmas"; hoy además de la generación de empleo, mejora de su autoestima, oportunidades de vida, se permite a las autoridades trabajar en la planificación y en el ordenamiento territorial.

Se han priorizado tramos como es el Durán – Quito, y hoy el tramo Otavalo- Ibarra-Salinas; el primero comprende linealmente a más de 456 kilómetros, pasando por 6 provincias, 22 municipios y 43 juntas parroquiales rurales; mientras el segundo le corresponde una provincia, 3 municipios y 7 parroquias rurales.

Estos tramos se subdividen en subtramos donde se gestiona los territorios, y donde se interseca la gestión.

1.2.1.3. Patrimonio.- El patrimonio cultural es la herencia cultural propia del pasado de una comunidad, con la que esta vive en la actualidad y que trasmite a las generaciones presentes y futuras; en el Ecuador es nuestra herencia ancestral que nos cuenta de dónde venimos y quienes somos, es el conjunto de creaciones que nos distingue de los demás pueblos y nos da identidad; nuestros valores espirituales, simbólicos, estéticos, tecnológicos, y los bienes materiales que han aportado a la historia de nuestra comunidades.

En los dos siglos pasados, el XIX y el XX; el proyecto de ferrocarril representaba el mayor proyecto de desarrollo y de producción; a través de él se transportaban todos los bienes y productos de la costa a la sierra; era administrado por la mayor empresa pública de todo el país y lo más importante representaba el proyecto referente de una revolución alfarista, la más moderna de su época; que abolió la esclavitud, permitió la participación de la mujer en muchos espacios como el trabajo, el voto, la educación, la participación política, entre otros; la lucha contra el poder de la iglesia, el fortalecimiento del estado, la creación de la educación laica, entre otros temas de modernismo y reforma política y ciudadana.

Por esto y otros temas importantes el 1 de abril del 2.008 se le declaró a toda la red ferroviaria como patrimonio cultural del Ecuador.

### 1.3.- MARCO NORMATIVO

#### 1.3.1.- Constitución del Ecuador 2.008 Asamblea Constituyente

Se ha tomado artículos de la Constitución del Ecuador correspondientes a la regulación del transporte debido a que el ferrocarril constituye un medio de transporte y debe acogerse a estas regulaciones.

#### Cuadro No. 1

##### ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN

<p>Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias<sup>5</sup>:</p> <p>3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.</p>
<p>Art. 263.- Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley<sup>6</sup>:</p> <p>2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.</p>
<p>Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley<sup>7</sup>:</p> <p>6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.</p>

<sup>5</sup> Asamblea Constituyente; Constitución del Ecuador 2.008; Pág128.

<sup>6</sup>Ibid;Pág. 129.

<sup>7</sup>Ibid; Pág. 130.

8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
Art. 267.- Los gobiernos parroquiales rurales ejercerán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley <sup>8</sup> : 3. Planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales, la vialidad parroquial rural. 4. Incentivar el desarrollo de actividades productivas comunitarias, la preservación de la biodiversidad y la protección del ambiente.
Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias <sup>9</sup> .
Fuente: Constitución del Ecuador 2.008; Asamblea Constituyente. Elaborado por: Jorge Eduardo Carrera

Análisis: La Constitución del Ecuador es el marco normativo para toda actividad, con mayor razón si es un proyecto nacional que influye directamente en la población.

### 1.3.2.- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COTAD)

La Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública), se encuentra relacionada con la ejecución de proyectos de desarrollo en el territorio por lo cual está regulada por la COTAD.

## Cuadro No. 2

### ARTÍCULOS DEL COTAD

<i>Gestión de las intervenciones de desarrollo en el territorio</i> Art. 294.- Participación pública y social.- Se propiciará la participación de actores públicos y de la sociedad, relacionados con la economía social y solidaria de conformidad con la Constitución y la Ley Orgánica de Empresas Públicas, para la ejecución de proyectos de desarrollo regional, provincial, cantonal o parroquial rural previstos en los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, especialmente en aquellos donde se requiera la reserva del uso del suelo <sup>10</sup> .
<i>La Planificación del Desarrollo y del Ordenamiento Territorial</i> Art. 295.- Planificación del desarrollo.- Los gobiernos autónomos descentralizados, con la participación protagónica de la ciudadanía, planificarán estratégicamente su desarrollo con visión de largo plazo considerando las particularidades de su jurisdicción, que además permitan ordenar la localización de las acciones públicas en función de las cualidades territoriales. <sup>11</sup> Los planes de desarrollo deberán contener al menos los siguientes elementos:

<sup>8</sup>Asamblea Constituyente; Constitución del Ecuador 2.008; Pág131.

<sup>9</sup>Ibid; Pág. 176.

<sup>10</sup>Solíz Carrión Doris; COTAD 2.011; Pág. 127.

<sup>11</sup>Ibid; Pág. 128.

- a) Un diagnóstico que permita conocer las capacidades, oportunidades y potencialidades de desarrollo, y las necesidades que se requiere satisfacer de las personas y comunidades;
- b) La definición de políticas generales y particulares que determinen con claridad objetivos de largo y mediano plazo;
- c) Establecimiento de lineamientos estratégicos como guías de acción para lograr los objetivos; y,
- d) Programas y proyectos con metas concretas y mecanismos que faciliten la evaluación, el control social y la rendición de cuentas.

Para la formulación de los planes de desarrollo y ordenamiento territorial los gobiernos autónomos descentralizados deberán cumplir con un proceso que aplique los mecanismos participativos establecidos en la Constitución, la ley y este Código.

Los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial deberán ser aprobados por los órganos legislativos de cada gobierno autónomo descentralizado por mayoría absoluta. La reforma de estos planes se realizará observando el mismo procedimiento que para su aprobación.

Fuente: Constitución del Ecuador 2.008; Asamblea Constituyente.  
Elaborado por: Jorge Eduardo Carrera

Análisis: Al ser un proyecto nacional, y atravesar varias provincias del país debe acogerse a las normas de cada provincia, las mismas que se encuentran unificadas en la COTAD.

### 1.3.3.- Objetivos Nacionales para el Buen Vivir

El Buen vivir es un documento gubernamental que procura mejorar el estándar de vida de la población, a través de su aplicación en las empresas públicas.

#### Cuadro No. 3

##### OBJETIVOS PARA EL BUEN VIVIR

*Objetivo 1: Auspiciar la igualdad, cohesión e integración social y territorial en la diversidad*

Los procesos de exclusión en el Ecuador tienen raíces histórico-culturales de carácter ancestral que, en las tres últimas décadas, se agudizaron, transformaron y emergieron en formas más complejas y profundas, debido a cambios generados por la globalización, al apareamiento de nuevos modelos productivos y de organización laboral, a modelos familiares no tradicionales, y a las relaciones entre géneros y situaciones sociales inusitadas como consecuencia de la acentuación de la movilidad humana. Las formas y condiciones de exclusión, expresadas en la estructura social, han impedido el ejercicio pleno de la ciudadanía a personas y grupos específicos.<sup>12</sup>

La aplicación de modelos de crecimiento y acumulación, basados en la concentración de la riqueza, el ingreso y los medios de producción, agudizó los ciclos de exclusión/inclusión, aumentó las desigualdades entre países y al interior de éstos y, finalmente, debilitó la cohesión social y las dinámicas de pertenencia e identidad social.

Las respuestas públicas expresadas en mecanismos de protección social de corte asistencial, o las acciones paliativas, son limitadas e insuficientes, en especial, cuando tienen un carácter homogeneizador y no incorporan enfoques interculturales que reconozcan la diversidad social,

<sup>12</sup> SENPLADES; Plan Nacional para el Buen Vivir 2.009 – 2.013; 2.009; Pág. 141.

cultural y territorial de la población.

La Constitución de 2.008 plantea un nuevo modelo de sociedad y de Estado, en el cual el desarrollo constituye un medio para concretar el ejercicio de los derechos del “Buen Vivir”, en el marco de los principios de justicia social, ciudadanía y solidaridad. Este nuevo modelo implica un reparto orgánico de la riqueza del país, en términos de infraestructuras, bienes y servicios, considerados necesarios e indispensables para la ampliación de las capacidades y libertades humanas y para el funcionamiento eficaz de la economía ecuatoriana. El Estado reconoce y garantiza el carácter indivisible del sistema de derechos del “Buen Vivir” y, sobre todo, asegura su concreción institucional y pública.

Por ello, este objetivo propone la aplicación de políticas integrales, capaces de abordar la complejidad de la exclusión y de promover nuevas lógicas de cohesión y redistribución, en el marco del reconocimiento de la diversidad. Los mecanismos de inclusión, protección social e integración territorial de este nuevo modelo, se sustentan en una lógica basada en los derechos, que identifica y valora a las personas y grupos de atención prioritaria, y reconoce la diversidad de comunidades, pueblos y nacionalidades.

El ejercicio de los derechos, en especial a la educación, salud, seguridad social, alimentación, agua y vivienda, implica que todas y todos estén incluidos e integrados en las dinámicas sociales, mediante el acceso equitativo a bienes materiales, sociales y culturales. Esto último implica poner freno, mediante la acción del Estado, a las desigualdades económicas, en la perspectiva de contribuir a la democratización de los medios de producción y avanzar hacia la construcción de una sociedad dispuesta a hacer realidad el “Buen Vivir”.

*Objetivo 7: Construir y fortalecer espacios públicos, interculturales y de encuentro común*

La construcción de espacios de encuentro común es primordial en una sociedad democrática.

Los espacios públicos potencian y otorgan a la ciudadanía un sentido de participación igualitaria y activa en la construcción de proyectos colectivos que involucran los intereses comunes. Para ello, es necesario garantizar a la población su acceso y disfrute sin discriminación alguna, de modo que se propicien presencias múltiples y diversas, en la perspectiva de superar el racismo, el sexismo y la xenofobia, y de posibilitar la emergencia de espacios diferenciados de encuentro. Esto último, aunado con el fomento de la responsabilidad social y ciudadana, robustece los espacios de intercambio y deliberación.<sup>13</sup>

Los espacios públicos contribuyen al conocimiento y al desarrollo de la cultura, las artes y la comunicación. Desde la garantía de derechos, éstos son entendidos como bienes públicos que impulsan diálogos, forman puentes y favorecen el mutuo reconocimiento entre las personas y grupos sociales diversos que conforman la sociedad ecuatoriana, lo que da lugar a la libre expresión de creencias, actitudes e identidades. El Estado debe asegurar la libre circulación en lo público y crear mecanismos de revitalización de memorias, identidades y tradiciones, así como de exposición de las creaciones culturales actuales.

La generación de espacios públicos sanos, alegres, seguros y solidarios promueve la valorización y el disfrute del uso no instrumental del tiempo. El uso del tiempo de ocio en actividades culturales, artísticas, físicas y recreativas para todos los grupos de edad, mejora las condiciones de salud física y espiritual de los habitantes del país.

La ejecución de políticas estatales sobre derechos de participación y creación de espacios públicos consolida el sentido activo de ciudadanía y soberanía nacional, pues los individuos se reconocen y se sienten partícipes y constructores de una sociedad que garantiza el disfrute de bienes comunes, tales como, el aire, el agua, las vías peatonales, los jardines, las plazas, pero también otra clase de bienes, como el conocimiento, la educación, las artes y las expresiones culturales diversas.

Los espacios públicos ayudan a enfrentar la ansiedad, la soledad y la carencia emocional consecuencia del liberalismo, que enfatiza en el individualismo, la guerra y la competencia permanente. Desde el Estado, se debe revertir el proceso de privatización de la esfera pública y evitar la colonización de los medios masivos de comunicación por parte de intereses corporativos, así como

---

<sup>13</sup> SENPLADES; Plan Nacional para el Buen Vivir 2.009 – 2.013; 2.009; Pág. 251.



la cooptación de los partidos políticos por grupos económicos privados.

Es indispensable desprivatizar los espacios públicos, esto es, jardines, bosques y museos, y desmercantilizar los servicios de educación, salud, recreación y seguridad.

Para revitalizar la esfera pública y permitir el desarrollo armónico e integral de la población, las acciones del Estado deben dirigirse a promover actividades recreativas e intelectuales que respondan a la necesidad de procesar las diferencias de forma amigable y solidaria.

Es prioritario crear un sistema de comunicación pública que articule y potencie el trabajo de los medios públicos, y promueva el desarrollo de medios privados y comunitarios alternativos que contribuyan a crear y consolidar espacios de opinión pública diversa, inclusiva y deliberante. De esta manera, se establece una clara diferencia con la homogeneización que promueven los medios sometidos a las corporaciones y grupos económicos privados.

Es fundamental disponer de una infraestructura física de fácil y amplio acceso, en la que se pueda deliberar, conocer y disfrutar experiencias que refuercen el desarrollo espiritual, físico e intelectual de la población; eliminar barreras de acceso a personas con discapacidad; mejorar el transporte público y la seguridad ciudadana (sin “securitizar” los espacios públicos); descriminalizar el trabajo autónomo y de economía popular; promover la circulación de expresiones culturales y creaciones artísticas diversas; y democratizar progresivamente el acceso al ciberespacio.

*Objetivo 8: Afirmar y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad*

Históricamente condicionados, los sistemas de la cultura abarcan todos los niveles que componen el orden común y configuran, en cada época, las formas que asume la vida social transmitida de generación en generación. Estas formas reciben el nombre de identidad, y son entendidas como un conjunto de caracteres que expresan las relaciones de las colectividades con sus condiciones de existencia histórica y social. Entre estos caracteres, es posible reconocer los de larga duración y los transitorios. Los primeros aseguran la continuidad de las sociedades en el tiempo —y lo hacen bajo la forma de la tradición y la memoria histórica—; los segundos corresponden a momentos del devenir social y humano. La realidad de la cultura es coextensiva a la realidad social, por tanto, si existen diversas sociedades, existen diversas culturas, lo que exige hablar desde en ese marco.<sup>14</sup>

La interconexión entre lo social y cultural implica que el Estado debe preservar y garantizar los derechos culturales (individuales y colectivos), como soporte básico de la reproducción de la vida humana. La sociedad, por su parte, tiene el compromiso y la función de observar, vigilar y exigir que el Estado cumpla su papel. El Estado y la sociedad tienen responsabilidades compartidas, en la perspectiva de asegurar las condiciones de permanencia y reproducción de la cultura en sus múltiples expresiones. Ni uno ni otra pueden sustraerse de sus responsabilidades. Las culturas, el Estado y la sociedad no son realidades acabadas, sino en permanente construcción.

Al asumir el mandato constitucional de reconocimiento y afirmación de la plurinacionalidad y de la interculturalidad de la sociedad ecuatoriana, el Estado adopta una concepción de cultura amplia e incluyente; acoge concepciones que dan cuenta de la multiplicidad de universos simbólicos, expresados en las diversas memorias históricas, así como las prácticas de vida de los pueblos y nacionalidades ancestrales que viven a lo largo del territorio nacional. Y, al mismo tiempo, reconoce las prácticas de grupos culturales, que emergen como resultado de las transformaciones sociales contemporáneas.

En esta perspectiva, incorpora el concepto de interculturalidad que, junto con el de plurinacionalidad, representa un avance significativo para la comprensión de la compleja realidad cultural ecuatoriana, en donde coexisten diversas nacionalidades, pueblos, culturas y grupos identitarios en relaciones de conflicto, intercambio y convivencia. Esta nueva perspectiva permite examinar otras formas de diversidad, tales como la diversidad regional, de género, generacional y, sobre todo, analizar la capacidad de cada una de ellas para contribuir y aportar a la construcción de relaciones de convivencia, equidad, diálogo y creatividad en la complejidad del mundo global.

---

<sup>14</sup> SENPLADES; Plan Nacional para el Buen Vivir 2.009 – 2.013; 2.009; Pág. 163.

La acción pública, propuesta desde este objetivo, abre posibilidades múltiples para hacer realidad la economía endógena para el Buen Vivir y sostenible, sobre la base de la identidad y la relación necesaria entre el patrimonio ambiental y cultural. Entendida de ese modo, la interculturalidad aparece como una apuesta al futuro que, junto con el reconocimiento de la plurinacionalidad y el “Buen Vivir”, tiene la capacidad de lograr acuerdos entre los actores culturales, sociales, políticos e institucionales diferenciados. Su acción está encaminada a la construcción de una sociedad incluyente, solidaria, soberana y recíproca, capaz de fundamentar una propuesta de desarrollo a largo plazo, que permita enfrentar los desafíos de la globalización y sus contradicciones en la actual crisis mundial.

Fuente: Constitución del Ecuador 2.008; Asamblea Constituyente.  
Elaborado por: Jorge Eduardo Carrera

La Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, al ser una Empresa Pública, debe cumplir con los objetivos para el buen vivir, que se relacionen con sus objetivos institucionales, estatales y que generen bienestar social.

#### 1.4.- LEYES DE CREACIÓN DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES

La Empresa encargada de construir, mantener, rehabilitar, operar y administrar el ferrocarril, fue creada inicialmente con la denominación QUITO AND GUAYAQUIL RAILWAY COMPANY (Q&G), de carácter privado, dos siglos antes, por la década de los años 20 del siglo pasado se nacionalizó y fue de carácter público, principalmente por la dificultad de generar utilidad, ya que siempre fue a pérdida. *Su principal objetivo fue generar desarrollo a través del transporte de carga y pasajeros*, apoyando principalmente a las localidades por donde pasaba el ferrocarril, además de unir a la costa con la sierra, el tren fue el proyecto más importante del siglo pasado y el que mejor apoyó el desarrollo local.

La principal ruta fue la construida a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, que unía a Guayaquil (Durán) con Quito, aproximadamente 450 Km.; a finales de la década de los 50 en el siglo pasado se construyó el tramo Quito – Ibarra – San Lorenzo y finalmente el tramo Sibambe – Cuenca, para tener un total de 970 Km. de vía férrea, administrada por la Junta Autónoma y la Empresa de Ferrocarriles del Estado; el 4 de agosto de 1.970 el presidente José María Velasco Ibarra crea mediante decreto la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) centralizando la administración de la empresa. El 8 de abril del 2.005 el Congreso Nacional cambia la denominación por Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos (EFE) como instrumento que facilite la rehabilitación del sistema ferroviario. Finalmente el

1 de abril del 2008, el Presidente Rafael Correa mediante decreto crea Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP), cambiando la estructura y el directorio permitiendo realmente el proceso de rehabilitación y operación del sistema ferroviario. La naturaleza de la empresa indica la preeminencia de la búsqueda de rentabilidad social, el servicio ofrecido por FEEP es calificado como público, por lo tanto debe cumplir con las siguientes características: obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

FEEP se subroga en los derechos y obligaciones de la EFE, en cuya misión indicaba “... el contribuir al desarrollo socioeconómico armónico del país mediante el fortalecimiento de actividades productivas, fomentando el desarrollo del turismo y la agricultura como actividades generadoras de empleo y de la integración nacional. Sus actividades se desarrollarán en las normas relativas al desarrollo humano sostenible, a la defensa del ambiente y a la conservación del ecosistema.”<sup>15</sup>

Por lo que hoy se ha definido que la misión de FEEP es “*Administrar y operar con eficiencia el sistema ferroviario turístico – patrimonial y contribuir al desarrollo socioeconómico del país, mediante el fortalecimiento de las actividades productivas, que fomenten el turismo y la valoración histórico-patrimonial, con responsabilidad social.*”<sup>16</sup>

La visión de la FEEP es “*En el año 2014, la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos será una entidad moderna, eficiente, técnicamente operada, transparente y rentable, que promueva dentro del Sistema Ferroviario Nacional el desarrollo de las economías locales y micro regionales, bajo un enfoque turístico, que incida en la valoración y en el reconocimiento Patrimonial Histórico, tanto a nivel nacional como internacional.*”<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa pública) FEEP; Pág. 17

<sup>16</sup> *Ibíd.* Pág. 18

<sup>17</sup> *Ibíd.* Pág.19

## 1.5.- SISTEMA FERROVIARIO ECUATORIANO

Para la definición del sistema del ferrocarril, se considero importante establecer los conceptos básicos con los que se orientará esta definición.

Sistema: El todo es más que la sumatoria de sus partes.

Dentro de este concepto, se va a entender a los componentes de articulación y trabajo del proyecto, como la infraestructura, el turismo y las comunidades y su desarrollo económico, cultural y social, y el fortalecimiento de la institución operadora como sistemas que se complementarán con otros en el territorio o fuera de él. Pudiendo ser parte (subsistemas) de otros sistemas mayores o tener varios subsistemas.

El concepto de sistema en general está sustentado sobre el hecho de que ningún sistema puede existir aislado completamente y siempre tendrá factores internos que inciden en su comportamiento y factores externos que lo rodean y pueden afectarlo, por lo tanto nos basaremos en la definición de sistema como "un conjunto de subsistemas caracterizados por ciertos atributos, que tienen relaciones entre sí y están localizadas en un cierto ambiente, de acuerdo con un cierto objetivo".<sup>18</sup>

Un subsistema es lo que constituye la esencia de algo y por lo tanto es un concepto básico. Los subsistemas pueden tener una existencia concreta, si sus atributos pueden percibirse por los sentidos y por lo tanto son medibles y una existencia abstracta si sus atributos están relacionados con cualidades inherentes o propiedades de un concepto.

Los Atributos determinan las propiedades de un componente al distinguirlas por la característica de estar presentes en una forma cuantitativa o cualitativa.

Las Relaciones determinan la asociación natural entre dos o más subsistemas o entre sus atributos. Estas relaciones pueden ser estructurales, si tratan con la organización, configuración, estado o propiedades de elementos, partes o constituyentes de un subsistema y son funcionales, si tratan con la acción propia o natural mediante la cual

---

<sup>18</sup> Boisier Sergio; Seminario de Desarrollo local, Argentina 2.006

se le puede asignar a una entidad una actividad en base a un cierto objetivo o propósito, de acuerdo con sus aspectos formales (normas y procedimientos) y modales (criterios y evaluaciones).

El Ambiente es el conjunto de todas aquellas entidades, que al determinarse un cambio en sus atributos o relaciones pueden modificar el sistema.

El Objetivo es aquella actividad proyectada o planeada que se ha seleccionado antes de su ejecución y está basada tanto en apreciaciones subjetivas como en razonamientos técnicos de acuerdo con las características que posee el sistema.

Tenemos que definir la gestión de las estrategias o instrumentos para cumplir con las premisas para lograr que emerja el desarrollo en los territorios:

- ✓ Introducir complejidad en el sistema territorial, hay que ver generar complejidad en los territorios y conocer sobretodo cuántos elementos son recogidos por estas estrategias y que tanto es posible complementarlos y complejizarlos.
- ✓ Favorecer la sinapsis, es poder armar una red o coordinar entre los actores de un sistema, para que puedan convivir y coordinarse frente a un objetivo común.
- ✓ Introducir al sistema, energía exógena y potenciar la energía endógena.

Otro concepto que utilizaremos para establecer las propuestas, es la teoría general de los sistemas, la misma que señala como premisas básicas las siguientes:

1. Existe Interrelación e interdependencia de objetos, atributos, acontecimientos y otros aspectos similares. Los elementos del sistema, se relacionan entre los mismos y la interdependencia de los componentes del sistema. Los elementos no relacionados e independientes no pueden constituir nunca un sistema.
2. El enfoque de los sistemas no es un enfoque analítico, en el cual el todo se descompone en sus partes constituyentes para luego estudiar en forma aislada cada uno de los elementos descompuestos: se trata más bien de un tipo

dinámico de enfoque, que trata de encarar el todo con todas sus partes interrelacionadas e interdependientes en interacción.

3. Todos los sistemas incluyen componentes que interactúan, y la interacción hace que se alcance alguna meta, un estado final o una posición de equilibrio.
4. Todos los sistemas dependen de algunos insumos para generar las actividades que finalmente originaran el logro de una meta. Todos los sistemas originan algunos productos que otros sistemas necesitan.
5. Todos los sistemas son transformadores de entradas en salidas. Entre las entradas se pueden incluir informaciones, actividades, una fuente de energía, conferencias, lecturas, materias primas, etc. Lo que recibe el sistema es modificado por éste de tal modo que la forma de la salida difiere de la forma de entrada.
6. Si los sistemas son conjuntos de componentes interrelacionados e interdependientes en interacción, los componentes interactuantes deben ser regulados (manejados) de alguna manera para que los objetivos (las metas) del sistema finalmente se realicen.
7. Generalmente todos los sistemas son complejos, integrados por subsistemas más pequeños. El término "jerarquía" implica la introducción de sistemas en otros sistemas.
8. En los sistemas complejos las unidades especializadas desempeñan funciones de un tipo. Esta diferenciación de las funciones por componentes es una característica de todos los sistemas y permite al sistema focal adaptarse a su ambiente.
9. En los sistemas abiertos, los resultados finales se pueden lograr con diferentes condiciones iniciales y de maneras diferentes. Contrasta con la relación de causa y efecto del sistema cerrado, que indica que sólo existe un camino óptimo para lograr un objetivo dado.

Para la definición del sistema del ferrocarril, desde el Ministerio Coordinador de Patrimonio Natural y Cultural (MCPNC) debemos considerar que todo sistema es sinérgico cuando el examen de sus partes en forma aislada no puede explicar o predecir su comportamiento. La sinergia es, en consecuencia, un fenómeno que surge de las interacciones de las partes entre las partes o componentes de un sistema (subsistemas), la sinergia es la propiedad común a todos los sistemas.

Una de las principales formas de sinergia o complemento de los proyectos es el establecimiento de alianzas estratégicas entre organizaciones y redes de comunicación, con el fin de aumentar su capacidad conceptual y de ejecución.

Sobre la base de este marco teórico se definió desarrollar el sistema a través del cual se inició la gestión de este proyecto en *octubre del 2.008*, se lo hizo con la consultoría “Diseño de una propuesta de planificación estratégica del sistema nacional de ferrocarril” desarrollada participativamente y principalmente de manera conceptual entre el Ministerio Coordinador de Patrimonio y la Empresa de Ferrocarriles, coordinada por el Arquitecto Fabián R. Vega Cobo, hay que entender que este detalle permitió iniciar la gestión del proyecto, el cual poco a poco tiene que ir generando el subsistema del desarrollo local.

Gráfico No. 1  
ESTACIÓN ALAUSÍ



Fuente: Plan Maestro, 2.009

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: En la fotografía se muestra como se encontró la mayoría de la infraestructura del Ferrocarril Ecuatoriano (Estación Alausí).

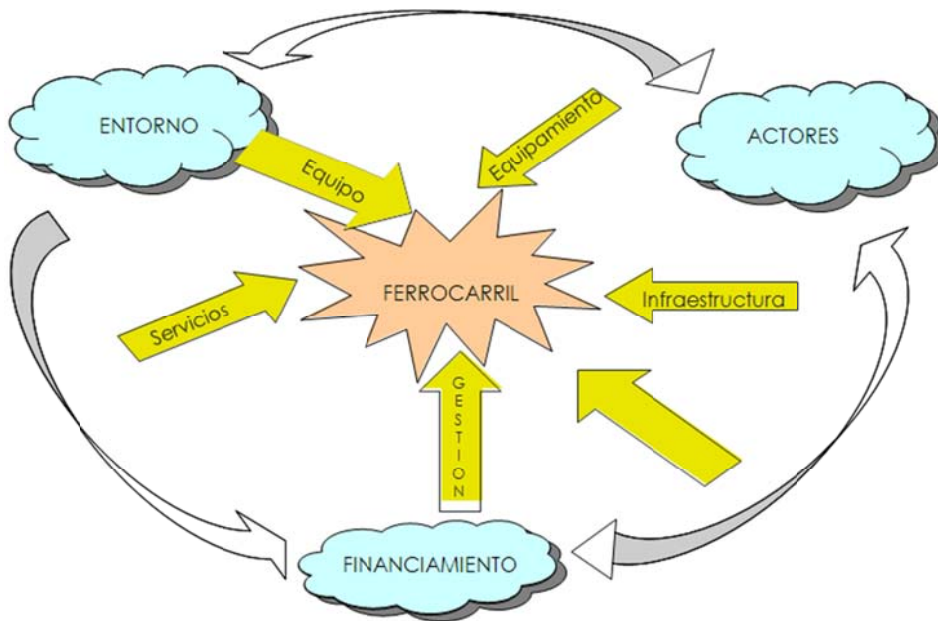
## Subsistemas Identificados

El Ferrocarril es un “Sistema Abierto” compuesto por nueve subsistemas que forman parte integral del Ferrocarril de la Mitad del Mundo.

1. Infraestructura
2. Equipamiento
3. Equipos
4. Actores
5. Servicios
6. Entorno
7. Gestión
8. Financiamiento
9. Uso

El siguiente gráfico visualiza la relación entre estos 9 subsistemas.

Gráfico No. 2  
SUBSISTEMAS



Fuente: Plan Maestro, 2.009  
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: Los subsistemas de participación ciudadana, comunicación, antropológico y legal no se incluyeron dado que por la situación actual las acciones que se desarrollen en estos subsistemas son poco sinérgicas al sistema en general.

### 1.6.- EL PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

Cuando realmente se inicia la gestión de rehabilitación del sistema ferroviario se encuentra una empresa que se decía moribunda, pero realmente ya no tenía pulso,



estaba “muerta”, tenía una sobre estructura, no tenía servicio, no operaba, lo poco que se hacía era denigrante tanto para los trabajadores como para los pocos turistas que utilizaban la infraestructura obsoleta, los bienes estaban totalmente abandonados, no tenía presupuesto, no tenía estructura.

El 1 de abril del 2.008 el Ministerio de Cultura y el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) mediante decreto ministerial, declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”. El Presidente de la República expresa su decisión política a través de los Decretos Ejecutivos de Emergencia Vial y de Patrimonio Cultural, lo que permite emprender acciones y presupuestos para la rehabilitación de la Red Ferroviaria.

Se define iniciar la gestión con un diagnóstico rápido y se definen dos líneas de trabajo, denominadas: la importante y la urgente, ya que este también es un proyecto político y los tiempos en lo político son demasiado limitados. Se desarrolló el ciclo de la política (proyecto de rehabilitación) donde se definió los pasos para el diseño, implementación y evaluación del mismo. Se lo incluyó en la agenda del plan nacional, se diseñó el proyecto, se consiguió la definición de prioritario y plurianual, se consiguió el presupuesto, se creó la normativa jurídica para su ejecución, se diseñó una estructura para su institucionalidad, se lo ejecuta y se está diseñando un proceso de evaluación financiera, social y económica.

Se definieron tres objetivos:

1. *Dinamizar las economías locales por las comunidades donde pasará el tren,*
2. *Recuperar la memoria histórica y el patrimonio del ferrocarril ecuatoriano y,*
3. *Operar el tren patrimonial de uso turístico más importante de Latinoamérica.*

Para lograr esto se precisaron tres componentes: infraestructura, *desarrollo local (económico, social y cultural)* a través del turismo y, fortalecimiento institucional de la empresa.

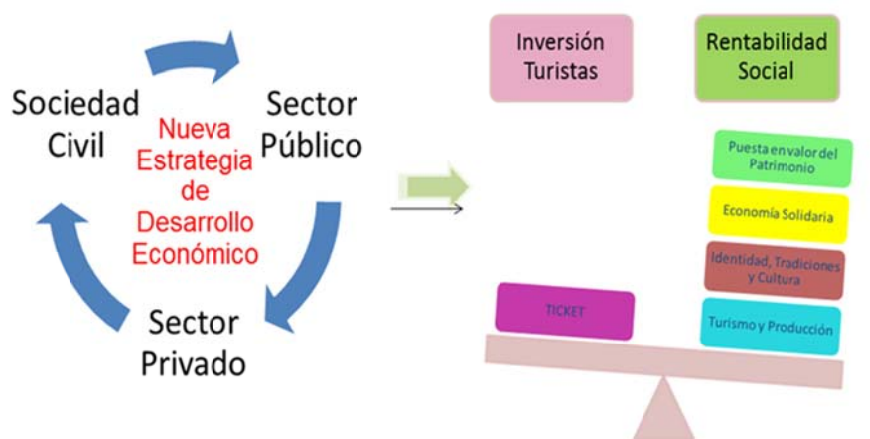
En la infraestructura se definió rehabilitar la vía férrea, el equipo tractivo y remolcado, y las estaciones; en cuanto al desarrollo a través del turismo el principal

objetivo es atraer al turista y sobre la base del Plan de Turismo del país, facilitando productos turísticos patrimoniales y comunitarios, llegando a movilizar anualmente a por lo menos 200.000 turistas nacionales y extranjeros; y en la gestión empresarial, construir una empresa pública que administre eficientemente el sistema ferroviario.

El Presidente de la República a través del directorio de la empresa, ha denominado este proyecto como emblemático y ha definido el fortalecimiento y creación de destinos (en todas las comunidades por donde pasa el tren), conversión de los atractivos turísticos a productos turísticos y coordinación con las autoridades locales para que a través de todas estas estrategias se cree empleo, se genere desarrollo económico, cultural y social para lograr el buen vivir de la población de las comunidades, pueblos y ciudades del corredor turístico ferroviario.

El modelo de gestión es incluir a todos los actores, representados en la economía pública: empresa, gobiernos autónomos descentralizados, ministerios; en la economía privada: hoteles, restaurantes, agencias de viaje, operadoras turísticas, entre otras, y; en la economía popular: artesanos, comerciantes, grupos comunitarios.

Gráfico No. 3  
MODELO DE GESTIÓN



*"El ferrocarril no es el fin, es el medio para el desarrollo integral de los pueblos"*

Fuente: Plan Maestro, 2.009.

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: el gráfico muestra las relaciones del modelo de gestión entre los distintos sectores involucrados.

## CAPÍTULO II

### 2.- DIAGNÓSTICO INICIAL DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL.

El tema de investigación es la Incidencia de la Rehabilitación del Sistema Ferroviario que ejecuta la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública), en el desarrollo local de las comunidades atravesadas por la vía férrea; este es un tema de actualidad y necesario para mejorar la calidad de vida: social, económica y administrativa de las comunidades que se encuentran por donde se rehabilita la línea férrea involucradas además de la institución antes mencionada.

Se ha hecho una revisión de algunos trabajos realizados anteriormente sobre desarrollo local, y no se ha encontrado ninguna propuesta relacionada con el beneficio o perjuicio que otorga la presencia del tren; por lo que este tema se vuelve novedoso y preciso como aporte al proceso de rehabilitación vigente en el país.

Parte medular para esta investigación es el responder la siguiente pregunta: ¿Cómo incide la operación del tren turístico en el desarrollo local de las comunidades atravesadas por la vía férrea?

Tomando en consideración que las localidades han tenido un limitado proceso de gestión del desarrollo y por lo mismo conocen poco de las técnicas, métodos, procedimientos y formas de realizarlo.

Esta investigación tiene como objetivo general el determinar cómo incide la operación del tren turístico en el desarrollo local de las comunidades atravesadas por la vía férrea; para esto se desarrolló los siguientes puntos:

- Diagnóstico inicial del sistema ferroviario nacional.
- Planificación.
- Situación actual.

Se presenta como hipótesis que la operación del tren turístico generará desarrollo local en las comunidades atravesadas por la vía férrea. En donde la variable

independiente es: Operación del tren turístico; y la variable dependiente es: Desarrollo local en las comunidades atravesadas por la vía férrea.

#### Antecedentes

Hasta fines del siglo XIX, el Ecuador había sido un país incomunicado, dotado apenas de caminos de herradura en condiciones extremadamente precarias, especialmente en las temporadas invernales. La red de caminos y carreteras era prácticamente inexistente, razón por la cual el comercio era muy limitado y la movilización de las personas era una verdadera aventura porque se trataba de un ejercicio muy penoso y arriesgado. La travesía entre Guayaquil y Quito podía durar en promedio unos 12 a 15 días. Tan era así, que la gente adquirió la costumbre de hacer el testamento cuando salía de su lugar natal hacia otro lugar del país, peor aún si su destino era el otro lado de la cordillera.<sup>19</sup>

Es en 1.873, durante el Gobierno de Gabriel García Moreno, que se dio inicio a la construcción del denominado Ferrocarril del Sur. Luego de un trabajo intenso de dos años (en 1.875) se logró construir 33 kilómetros desde Yaguachi hasta Naranjito, posteriormente por múltiples razones de carácter económico y político, el proyecto del ferrocarril quedó casi estancado, pues en los veinte años siguientes y con cuatro gobiernos se avanzó únicamente unos pocos kilómetros.

Con el triunfo de la Revolución Liberal, la construcción del ferrocarril adquiere un impulso especial. Para Eloy Alfaro, la unificación del país y el prioritario enlace de las regiones de la sierra y la costa, por medio de esta nueva tecnología de transporte, pasó a ser un proyecto altamente prioritario, que luego de un enorme esfuerzo físico y sacrificio financiero, logró completar esta gran obra, así es como el 25 de junio de 1908, el “Ferrocarril más difícil del mundo”, entró en la ciudad de Quito.

Con la inauguración del Ferrocarril del Sur se logró la conexión entre las dos principales regiones sirviendo de enlace entre 4 de las 5 ciudades más importantes del país, en esa época: Guayaquil, Riobamba, Ambato y Quito, solo quedó excluida la ciudad de Cuenca. Esta situación marca una característica y diferencia con los

---

<sup>19</sup>Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 7.

ferrocarriles de otras latitudes de América Latina que fueron creados más para atender los servicios de transporte de carga para la exportación, entre zonas de producción con un puerto, mientras en el caso del Ecuador fue construido para conectar importantes centros urbanos.(Clark, K. 2.008).<sup>20</sup>

En términos históricos, existen hitos relevantes en la vida nacional relacionados con el ferrocarril que contribuyen a valorizar el patrimonio material e inmaterial; de manera especial las manifestaciones culturales, como un conjunto de valores y creencias arraigadas en el imaginario colectivo local de las poblaciones por donde atraviesa la vía férrea.

En el momento en que se desactivaron las operaciones del tren, no sólo se desarticulaban las economías, sino que además se reconfiguraron las culturas locales que alrededor de él se habían constituido, especialmente por la interrupción de los flujos de intercambio entre las poblaciones de sierra y de costa.

Mediante la construcción y funcionamiento del Ferrocarril del Sur también se puede sostener que se dieron los primeros pasos para el surgimiento del turismo interno, ya que con el tren aparte de activarse la movilización y la comunicación entre los pueblos agrarios y las culturas tradicionales, también se estimuló la vinculación entre las ciudades pequeñas de provincia y los principales centros urbanos de la época como: Quito, Guayaquil y Riobamba, así como el desarrollo de ferias y celebraciones urbanas. “El paso del tren logró incorporar a muchas poblaciones, antes separadas en términos culturales, a sistemas regionales de fiestas y de este potenciar sus propias fiestas. ...Desde la colonia hubo una relación estrecha entre los santuarios y el sistema de ferias”(Kingman, E. 2.008).<sup>21</sup>

A partir de la década de los setenta, coincidiendo con el boom del petróleo, el ferrocarril ha venido sufriendo un constante proceso de deterioro y abandono. Los accidentes naturales, los deslaves, la caída de los puentes como resultado del desbordamiento de los ríos, por la dureza de las estaciones invernales y el fenómeno de “El Niño”, aunado al problema de la competencia con el transporte por carreteras,

---

<sup>20</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 7.

<sup>21</sup> Ibid; Pág. 8.

el desinterés de los gobiernos que se han sucedido y la consiguiente falta de asignación de recursos económicos para su mantenimiento, han incidido en la pérdida de importancia y vigencia del tren.

A lo largo de los años, el ferrocarril no ha tenido un mantenimiento adecuado de sus instalaciones, equipos, máquinas e infraestructura, razón por la que han caído en la decadencia. Locomotoras que se dañaban no necesariamente han sido reparadas, sino desmanteladas o arrinconadas para el olvido en las principales estaciones. Y las ciudades, pequeños pueblos y comunidades por donde pasaba el tren han sido prácticamente abandonadas. *“La nostalgia del pasado se materializa en el tren considerado parte devaluada de la historia.”* (Coba, L. 2.008)<sup>22</sup>. Pueblos y estaciones que durante años constituyeron importantes puntos de conexión del ferrocarril, como son los casos de las estaciones Carchi, Salinas, Ibarra, en el Norte, y en el ferrocarril del sur, las estaciones de Huigra, Alausí, Sibambe, Tixán, Guamote, entre otras, donde se observaba un gran dinamismo económico, comercial y de turismo popular, hoy presentan un cuadro de nostalgia y deterioro.

Luego del ocaso del ferrocarril, una vez que éste ha sido prácticamente desplazado por el transporte de camiones, buses y automóviles, ha visto reducirse su órbita de influencia, pues en la actualidad el ferrocarril únicamente sirve de atractivo turístico en trayectos aislados, limitados y solamente con autoferros. Así se ha mantenido en funcionamiento el autoferro entre las estaciones de Riobamba – Sibambe, gracias al producto turístico “Nariz del Diablo”, que se caracteriza por el espectacular descenso de 800 metros en el *zig-zag* de la formación rocosa debido a la dificultad y forma de los accidentes naturales que se deben superar.

El ferrocarril ecuatoriano en sus respectivos trayectos atraviesa por una variedad de atractivos naturales y culturales de especial interés, tales como áreas naturales protegidas, volcanes, ríos y lagunas, ciudades patrimoniales, pueblos, zonas rurales y patrimonios inmateriales de alto valor, recibiendo visitantes nacionales y extranjeros que, durante los últimos años, lo han visitado motivados por ser el tren uno de los productos posicionados y con imagen internacional.

---

<sup>22</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 8.

En consideración de las razones anotadas el Gobierno Nacional, se ha propuesto recuperar y restaurar el ferrocarril como uno de los principales patrimonios culturales del país, a objeto de impulsar el desarrollo socioeconómico, incentivar la reactivación y el fortalecimiento de las actividades productivas, sociales y culturales de las comunidades asentadas a lo largo de la vía férrea, así como fomentar el turismo y la valoración histórico-patrimonial, con responsabilidad social.

El levantamiento de la información se refiere al año 2.007 fecha que se inicio la rehabilitación del sistema ferroviario nacional, comprende el área territorial de influencia del Ferrocarril Turístico Patrimonial (FTP), particularmente con la infraestructura, las facilidades y los servicios complementarios incluidos en la oferta turística del país.

## 2.1.- INFRAESTRUCTURA

El trazado vial del ferrocarril ecuatoriano lo constituyen 964,6 Km. atraviesa diez provincias del país y las condiciones para su análisis fueron en base a la información disponible del año 2.005.

La configuración del tendido ferroviario en Ecuador, es consecuencia de la tecnología de que se disponía en la época en que esta vía fue construida. Además del considerable grado de deterioro por envejecimiento y falta de mantenimiento, una de las características más relevantes de este tendido ferroviario es la existencia de juntas embridadas para unir los carriles. Las juntas o uniones mediante bridas, suponen una discontinuidad en las características mecánicas de la vía.

Estas discontinuidades generan por un lado impactos entre la rueda y el carril, que influyen sobre la capacidad del vehículo para mantenerse encarrilado y por otro lado generan fuerzas e irregularidades a lo largo de la vía, que a su vez inducen a deformaciones no deseables en el balasto (en caso de haberlo) y la plataforma.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Consultoría Ecuador; Determinación de los parámetros técnico-económicos y funcionales para la recuperación emergente de la vía férrea ecuatoriana; 2.009 Pág.12.

Con el paso del tiempo, aun habiendo efectuado estas operaciones de mantenimiento, las bridas llegan a presentar una deformación permanente que conlleva un efecto de “golpe de martillo” este efecto produce:

- Deformación de los extremos de los carriles y su eventual rotura
- Desconsolidación de las sujeciones y del apoyo de las traviesas a causa de las vibraciones conjugadas de los ejes y el carril.

Los trabajos conjuntos de renovación y mantenimiento de la vía plantean las siguientes exigencias:

- Necesidad de asegurar la circulación de los trenes en condiciones de Seguridad y Confort convenientes
- Necesidad de asegurar condiciones mínimas o básicas de fiabilidad, seguridad y disponibilidad de la línea en todo momento.

#### 2.1.1.- Tramos del ferrocarril

El trazado vial del ferrocarril ecuatoriano lo constituyen 965.5 Km. que cruzan por diez provincias del país y se distribuyen en 6 Corredores Turísticos ferroviarios:

- CTF 1: Ibarra – San Lorenzo.
- CTF 2: Quito - Ibarra
- CTF 3: Quito - Riobamba
- CTF 4: Riobamba - Sibambe
- CTF 5: Sibambe - Cuenca
- CTF 6: Sibambe - Durán

Los tramos Quito - San Lorenzo y Sibambe – Cuenca, están suspendidos y se consideran dentro de la estrategia de recuperación como una fase no prioritaria.

La siguiente tabla, presenta el estado de los diferentes tramos que componen el tendido ferroviario, además de su longitud.



Tabla No. 1

TRAMOS DEL TENDIDO FERROVIARIO

Sub-tramo	Longitud	Situación
Durán - Milagro	34,30	Operable
Milagro - Bucay	53,07	Suspendido
Bucay - Huigra	28,78	Operable
Huigra - Sibambe	14,57	Suspendido
Sibambe - Riobamba	99,79	Operable
Riobamba - Cotopaxi	157,56	Suspendido
Cotopaxi - Tambillo	34,97	Operable
Tambillo - Quito	24,74	Suspendido
Fuente: Ministerio de Turismo		
Elaboración: Holística Consultores. 2.010		

Análisis: Con esta información se determinó que solo el 31% de la red ferroviaria se encuentra en condiciones operables, sin embargo hay varios tramos que presentan restricciones para la operación de equipo tracto-remolcado pesado casi en su globalidad, especialmente por la falta de durmientes.

Tabla No. 2

TENDIDO FERROVIARIO

Estado	Durán - Quito	Quito – San Lorenzo	Sibambe - Cuenca	Promedio
<b>Rieles</b>				
Operativo	89,92%	51,73%	44,55%	68%
No Operativo	9,46%	39,26%	50,01%	27%
Faltante	0,57%	8,95%	5,4%	5%
<b>Durmientes</b>				
Buenos	15,85%	8,36%	2%	11%
Malos	81,59%	87,97%	80%	84%
Inexistentes	2,56%	3,68%	18%	5%
<b>Cunetas</b>				
Existentes	14,52%	2,43%	11,55%	9%
Faltante	83,2%	50,95%	2,93%	59%
Limpieza	2,28%	46,62%	85,51%	32%
<b>Alcantarillas</b>				
Existentes	20,63%	17,91%	37,91%	74%
Faltante	4,76%	11,84%	1,96%	1%
Limpieza	74,6%	70,25%	60,13%	24%
<b>Muros</b>				
Existentes	89,47%	70,81%	37,91%	71%
Mantenimiento	1,05%	1,66%	1,96%	1%
Faltante	9,47%	27,54%	60,13%	24%
<b>Puentes</b>				
Existentes	50%	4,76%	35,48%	30%
Faltante	1,11%	19,05%	3,23%	8%
Mantenimiento	48,89%	76,19%	61,29%	61%
Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)				
Elaboración: Holística Consultores. 2.010				

Análisis: La tabla anterior es una recopilación de las condiciones de vía, tomando como base el inventario realizado en el año 2.005 por Ferrocarriles del Ecuador. Los mismos que están determinados con parámetros técnico-económicos y funcionales para la recuperación emergente de la vía férrea ecuatoriana, realizado por Consulting Ferroviario.

Tabla No. 3

PUENTES Y TÚNELES

TRAMO	PUENTES	TUNELES
Guayaquil – Quito	95	3
Quito - San Lorenzo	63	63
Sibambe – Cuenca	16	16
<b>TOTAL</b>	<b>174</b>	<b>82</b>
Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública), documento de trabajo junio 2.008 Elaboración: Holística Consultores. 2.010		

Análisis: La tabla superior presenta el número de puentes y túneles existentes en cada tramo del ferrocarril. La situación específica de cada una de estas infraestructuras está actualmente en estudio por parte de los Ferrocarriles del Ecuador.

Tabla No. 4

TRAMO QUITO – DURÁN 446,8 Km

Carril	
Operativo	89.92 %
No operativo	9.46 %
Faltante	0.57 %
Durmientes	
Buenos	15.85 %
Malos	81.59 %
Inexistentes	2.56 %
Puentes	
Existentes	50.00 %
Faltantes	1.11 %
Mantenimiento	48.89%
Alcantarillas	
Existentes	20.63 %
Faltantes	4.76 %
Limpieza	74.60 %
Cunetas	
Existente	14.52 %
Faltante	83.20 %
Limpieza	2.28 %
Muros	
Existente	89.47 %
Mantenimiento	1.05 %
Faltante	9.47 %
Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) Elaboración: Holística Consultores.2.010	

Análisis: En el tramo Quito – Durán de 446,8 Km, el carril operativo es del 89,92%, no operativo 9,46% y faltante es del 0,57%. El estado de los durmientes son buenos el 15,85%, malos el 81,59% e inexistentes 2,56%. El estado de los puentes son existentes el 50%, faltantes el 1,11%, en mantenimiento el 48,89%. El estado de las alcantarillas son existentes el 20,63%, faltantes el 4,76%, en estado de limpieza el 74,60%. Las cunetas existentes son el 14,52%, faltantes el 83,20% y en limpieza el 2,28%. El estado de los muros es existente en un 89,47%, en mantenimiento el 1,05% y faltantes el 9,47%.

### *Características Específicas del Tendido Ferroviario*

- Ancho de Vía: 1,067 m
- Radio mínimo de curvatura: 55 m (normal superiores a 500 m.)
- Gradiente máxima: 5,5% (normal 2 y 3%)
- Capacidad de carga: 14 Ton / eje
- Velocidad máxima: 40 km / h
- Tipo de durmientes: Madera
- Peso de rieles: 60-70 Lbs / yda
- Longitud de rieles: 9,15 m (longitud normal actual, 25 m y soldados)
- Tipo de Fijaciones: Clavos de línea

#### 2.1.2.- Condiciones de la infraestructura por sub tramos

- Entre los tramos Durán – Bucay, hay una distancia de 87,4 Km, las cunetas representan el 59,2 Km, las alcantarillas 517 metros; Puente mixto de mampostería de piedra y metálico 1; Puente metálico 1; Puente de hormigón 3; Puente mixto de hormigón y metálico 4; 4 muros.
- En el tramo Bucay – Palmira, la distancia es de 78,6 Km, tiene 79,1 Km de cunetas, 527 m de alcantarillas, 52 puentes metálicos, 2 puentes de hormigón, 4 puentes mixtos de hormigón y metálico; 6 muros.
- En el tramo Palmira – Riobamba, la distancia es de 64,5 Km, 0 Km de cunetas, 1.114 m de alcantarillas; 1 puente de mampostería de piedra, 6 puentes metálicos; 3 muros.

- En el tramo Riobamba – Ambato, la distancia es de 74,4 Km, 665 m de alcantarillas; 5 puentes metálicos, 1 puente mixto de hormigón y metálico; 1 muro.
- En el tramo Ambato – Latacunga, la distancia es de 44 Km, 450 m de alcantarillas; 5 puentes metálicos, 1 puente mixto de hormigón y metálico; 1 muro.
- En el tramo Latacunga - Quito, la distancia es de 97,9 Km, 25,6 Km de cunetas, 1139 m. de alcantarillas; 5 puentes metálicos, 3 puentes de hormigón y metálico; 5 muros.

Tabla No. 5

CONDICIONES DE LA INFRAESTRUCTURA

TRAMO	DISTANCIA	CUNETAS	ALCAN-TARILLAS	PUENTES					MUROS
				1	2	3	4	5	
DURÁN - BUCAY	87,4 km	59,2 Km	517 m	.-	1	1	3	4	4 ud.
BUCAY - PALMIRA	78,6 km	79,1 Km	527 m	.-	.-	52	2	4	6 ud.
PALMIRA - RIOBAMBA	64,5 km	.-	1.114 m	1	.-	6	.-	.-	3 ud.
RIOBAMBA - AMBATO	74,4 km	.-	655 m	.-	.-	5	.-	1	1 ud
AMBATO - LATACUNGA	44 km	.-	450 m	.-	.-	5	.-	1	1 ud
LATACUNGA - QUITO	97,9 km	25,6 km	1139 m	.-	.-	1	3	.-	5 ud

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)  
 Elaboración: Holística Consultores. 2.010  
 Simbología: 1 = Puente de mampostería de piedra 2 = Puente mixto de mampostería de piedra y metálico 3 = Puente metálico 4 = Puente de hormigón 5 = Puente mixto de hormigón y metálico.

Análisis: En la tabla superior presenta las condiciones de infraestructura de los sub tramos tomando como base el inventario realizado en el año 2.005, realizado por Ferrocarriles del Ecuador. Los mismos que están determinados con parámetros técnico-económicos y funcionales para la recuperación emergente de la vía férrea ecuatoriana, realizado por Consulting Ferroviario.

### 2.1.3.- Estaciones ferroviarias

Se cuenta con 109 estaciones, 47 en el tramo Guayaquil - Tumbillo, 47 en la ruta Quito – San Lorenzo y 15 en la ruta Sibambe - Cuenca; se ha definido una primera etapa de intervención en este subsistema, por lo que en noviembre de 2.008 se inicio la rehabilitación las estaciones de: Tumbillo, Machachi, Boliche, Laso, Latacunga.

Tabla No. 6

DISTANCIAS: GUAYAQUIL - TAMBILLO

No.	Estación		Km	No.	Estación		Km
1	R	Guayaquil	0,0	25	Pa	Palmira	166,0
2	Fa	Eloy Alfaro	0,0	26	Jc	Guamote	181,5
3	Si	Casiguana	11,7	27	Cl	Columbe	187,4
4	Qf	Yaguachi	21,2	28	Ea	Mancheno	194,1
5	Ch	Chobo	29,6	29	Ng	Cajabamba	211,8
6	P	Milagro	34,4	30	Ch	Chimborazo	218,4
7	Ca	Venecia	43,8	31	C	Riobamba	230,5
8	Sc	San Carlos	48,6	32	Cs	Luisa	244,0
9	Fc	Naranjito	50,5	33		Siberia	252,4
10	Nt	Norton	55,9	34	Bn	Urbina	261,8
11	B	San Antonio	59,9	35	Lc	Mocha	275,6
12	Pv	Primavera	62,3	36	Cv	Cevallos	287,3
13	Rf	Rocafuerte	65,2	37	Mv	Montalvo	291,6
14	Ga	Barraganeta	69,1	38	B	Ambato	304,9
15	Sr	San Rafael	76,3	39	Cb	Cunchibamba	325,1
16	Lt	Lolita	81,6	40	Sm	Salcedo	335,6
17	Bj	Bucay	87,4	41	La	Latacunga	348,9
18	Po	Olimpo	107,0	42	Gu	Guaytacama	360,6
19	Rh	Huigra	116,1	43	A	Lasso	369,0
20	O	Chanchan	121,6	44	X	Cotopaxi	388,1
21	Ps	Sibambe	130,7	45	Ma	Machachi	406,9
22	H	Alausi	142,5	46	Lg	Aloag	413,2
23	Pr	Tixan	152,7	47	Ba	Tambillo	423,0
24	Ra	Carolina	154,5				

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública), documento de trabajo junio 2.008  
Elaboración: Holística Consultores. 2.010

Análisis: Existen 47 estaciones en el tramo Guayaquil – Tambillo.

Tabla No. 7

DISTANCIAS: SIBAMBE - CUENCA

No.	Estación		Km	No.	Estación		Km
1	Ps	Sibambe	0,0	9	Vn	Ventanas	90,0
2	Cn	Chunchi	11,7	10	Pp	Papaloma	99,2
3	Cp	Capsol	17,2	11	Bl	Biblian	110,2
4	Co	Compud	25,1	12	Az	Azogues	116,0
33	Rs	Santa Rosa	30,1	13		El Descanso	128,9
6	Jy	G. Carrasco	35,6	14	Me	Crncl. Estrella	145,4
7	Tc	Tipococha	46,3	15	Cd	Cuenca-Oficinas	145,4
8	Tb	Tambo	69,2				

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública), documento de trabajo junio 2.008  
Elaboración: Holística Consultores. 2.010

Análisis: Existen 15 estaciones en la ruta Sibambe – Cuenca.

Tabla No. 8  
DISTANCIAS: QUITO – SAN LORENZO

No.	Estacion		Km	No.	Estación		Km
1	J	Quito-Estacion	0,0	25	Hb	Hoja Blanca	189,7
2	Ch	Chiriacu-Taller	1,4	26	Sl	Salinas	203,2
3	Cm	Cumbaya	21,4	27	Pp	Primer Paso	217,0
4	F	Tumbaco	27,2	28	Ci	Carchi	222,1
5	Z	Puembo	42,1	29	Tp	Tercer Paso	231,2
6	Pf	Pifo	45,8	30	Mn	Mundo Nuevo	237,1
7	S	Yaruqui	54,2	31	Tb	Tablas	242,2
8	Ce	Checa	60,4	32	Gp	Gualupe	244,8
9	Oc	El Quinche	66,3	33	Rs	Rio Blanco	247,4
10	Xx	Ascazubi	70,8	34	Cd	Collapi	255,1
11	L	Oton	86,7	35	Ro	Rocafuerte	258,2
12	Cg	Cangahua	101,2	36	Pi	Parambas	262,2
13	Cy	Cayambe	110,0	37	Pj	Pajon	264,2
14	Ta	Tabacundo	113,5	38	Al	Arenal	268,0
15	Tg	Tupigachi	117,2	39	Co	Cachaco	271,6
16	Cj	Cajas	124,5	40	Li	Lita	280,8
17	Sf	San Rafael	137,5	41	Ao	Alto Tambo	295,0
18	Ot	Otavalo	146,7	42	Ep	El Placer	304,0
19	Il	Iluman	152,9	43	Sj	San Jose	323,0
20	Sq	San Roque	156,6	44	K	Cachavi	338,6
21	At	Atuntaqui	160,1	45	Jv	San Javier	342,0
22	Nt	Natabuela	162,5	46	Lb	La Boca	348,7
23	Sa	San Antonio	165,6	47	Lz	San Lorenzo	373,4
24	Ib	Ibarra	173,1				

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública), documento de trabajo junio 2.008  
Elaboración: Holística Consultores. 2.010

Análisis: Existen 47 estaciones en la ruta Quito – San Lorenzo.

#### 2.1.4.- Equipos

En cuanto a los equipos con los que cuenta el sistema de ferrocarril, en base a la información secundaria obtenida del inventario realizado por INEXTEC en octubre 2.008, con datos del Estudio de costos para la Rehabilitación del Ferrocarril (realizado el 2.006).

En la tabla que esta a continuación se define cual es el equipo que posee Ferrocarriles del Ecuador.

Tabla No. 9

EQUIPO

Material atractivo y remolcado	
Locomotoras Vapor	11
Locomotoras Diesel	9
Coches	16
Vagones	87
Material atractivo y remolcado	
Tanqueros	35
Plataformas	26
Jaulas	10
Gondolas	13
Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública), documento de trabajo junio 2.008	
Elaboración: Holística Consultores. 2.010	

Análisis: El 51% del equipo remolcado se encuentra desmantelado, el 35% requiere un proceso de recuperación y solo el 14% de este equipo esta operable y se refiere especialmente a coches de pasajeros.

Se cuenta con 11 locomotoras a vapor, de las cuales 4 requieren tratamiento correctivo, 6 mantenimiento mayor y una esta desmantelada.

Se toma en cuenta solo a 9 locomotoras a diesel, de las cuales 4 están operables, 2 requieren tratamiento correctivo, 3 requieren tratamiento mayor, además no se contabilizan 4 que deben ser reconstruidas y 14 se encuentran desmanteladas.

2.1.5.-Uso

Respecto al ferrocarril, según los datos del INEXTEC, 53.206 pasajeros se transportaron en el 2.005, utilizando los ferrocarriles del Estado (Quito-Guayaquil), de los cuales el 5,1% utilizaron rumbo norte y el 94,9% el rumbo sur; sobresaliendo en el primer caso ligeramente el transporte por autoferro (50,3%); mientras que por el rumbo sur, el 97,4% lo hizo por tren.

En el año 2.004, por el rumbo norte el 28,1% utilizó autoferro y el 71,9% tren. Por el rumbo sur, el 4,2% utilizó el autoferro y el 95% tren. Los destinos más solicitados fueron Quito, Guayaquil, Cuenca y Otavalo.

El ferrocarril sirve como atractivo turístico patrimonial, utilizando varias rutas: en el trayecto Riobamba - Nariz del Diablo el tren desciende 800 metros en el zig-zag de la formación rocosa que, por su dificultad y forma, fue denominada con esta alusión

al demonio. Este descenso permite sentir el cambio de climas desde el altiplano hasta el litoral<sup>24</sup>.

#### 2.1.6.-Infraestructura de servicios turísticos

Al inventariar un recurso, es fundamental que se realice de manera simultánea un diagnóstico de las infraestructuras de servicios turísticos, tales como instalaciones, medios y equipamientos.

Los servicios turísticos constituyen prestaciones que de manera directa o indirecta, son organizados para la satisfacción de los deseos de los turistas. En la práctica, son el conjunto de medios físicos y económicos que están a la base del desarrollo del turismo. Aquí se contemplan los aeropuertos, puertos, sistema vial (autopistas, carreteras, y caminos), acueductos, electricidad, telecomunicaciones, instalaciones hospitalarias, transporte (aéreo, terrestre, marítimo, fluvial, ferroviario) y aseo urbano.

Dentro del análisis de las infraestructuras de apoyo, se examinan cuatro componentes, como elementos básicos para el desarrollo de cualquier actividad turística.

Terminales aéreas:

- Internacionales: Quito y Guayaquil; operan diariamente en rutas nacionales e internacionales, las 24 horas del día
- Nacionales: Cuenca, opera desde las 6h00 a 20h00 en rutas nacionales

Terminales terrestres:

- Nacionales: Quito, Guayaquil y Cuenca; operan las 24 horas del día en rutas nacionales, con salidas cada 15 minutos a los diferentes destinos.

Dotación e infraestructura de apoyo: (92 estaciones analizadas)

---

<sup>24</sup>Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEEP; Tríptico de promoción; 2.010.



Tabla No. 10

AGUA												
AGUA	T 1		T 2		T 3		T 4		T 5		T 6	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Potable	6	40,00	16	72,73	4	23,53	5	45,45	6	60,00	9	52,94
Entubada	7	46,67	2	9,09	10	58,82	2	18,18	4	40,00	6	35,29
De pozo	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
No existe	2	13,33	4	18,18	3	17,65	4	36,36	0	0,00	2	11,76
Otros	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100,00</b>	<b>22</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>	<b>11</b>	<b>100,00</b>	<b>10</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>
Nomenclatura												
T1: Tramo: Durán - Sibambe					T4: Tramo: Chimbacalle - Ibarra							
T2: Tramo: Alausí - Cajabamba					T5: Tramo: Hoja Blanca – San Lorenzo							
T3: Tramo: Riobamba – Tambillo					T6: Tramo: Sibambe - Cuenca							
Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)												
Elaboración: Equipo consultor												

Análisis:

- En el T1 existen 15 estaciones: 6 con agua potable (40%), 7 agua entubada (46,67%), no existe agua 2 (13,33%)
- En el T2 existen 22 estaciones: 16 con agua potable (72,73%), 4 no existe agua (13,33%) y 2 con sistema entubado (9,09%)
- En el T3 existen 17 estaciones: 10 con agua entubada (58,82%), 4 con agua potable (23,53%), 3 no existe agua (17,65%)
- En el T4 existen 11 estaciones: 5 con agua potable (45,45%); 4 no existe sistema (36,36%), 2 con agua entubada (18,18%)
- En el T5 existen 10 estaciones: 6 con agua potable (60%), 4 agua entubada (40%)
- En el T6 existen 17 estaciones: 9 con agua potable (52,94%), 6 agua entubada (35,29%), no existe agua 2 (11,76%)

Tabla No. 11

ENERGÍA ELÉCTRICA												
ENERGÍA ELÉCTRICA	T 1		T 2		T 3		T 4		T 5		T 6	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Sistema interconectado	14	93,33	18	81,82	14	82,35	7	63,64	10	100,00	15	88,24
Generador	1	6,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
No existe	0	0,00	4	18,18	3	17,65	4	36,36	0	0,00	2	11,76
Otros	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100,00</b>	<b>22</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>	<b>11</b>	<b>100,00</b>	<b>10</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>
Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)												
Elaboración: Equipo consultor												

Análisis:

- En el T1 existen 15 estaciones: 14 con sistema interconectado (93,33%), 1 con generador (6,67%).
- En el T2 existen 22 estaciones: 18 con sistema interconectado (81,82%), 4 no existe energía eléctrica (18,18%)

- En el T3 existen 17 estaciones: 14 con sistema interconectado (82,35%), 3 no existe energía eléctrica (17,65%)
- En el T4 existen 11 estaciones: 7 con sistema interconectado (63,64%); 4 no existe sistema (36,36%).
- En el T5 existen 10 estaciones: 10 con sistema interconectado (100%).
- En el T6 existen 17 estaciones: 15 con sistema interconectado (88,24%), 2 no existe sistema (11,76%)

Tabla No. 12

COMUNICACIÓN

COMUNICACIÓN	T 1		T 2		T 3		T 4		T 5		T 6	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Central Telefónica	8	53,33	17	77,27	6	35,29	6	54,55	7	70,00	12	70,59
Radio emisora	13	86,67	18	81,82	14	82,35	10	90,91	10	100,00	15	88,24
TV. Canales	14	93,33	17	77,27	6	35,29	8	72,73	8	80,00	15	88,24
Domiciliaria	7	46,67	17	77,27	4	23,53	5	45,45	7	70,00	9	52,94
Radio comunicación	1	6,67	13	59,09	7	41,18	4	36,36	6	60,00	10	58,82
Internet	7	46,67	17	77,27	4	23,53	5	45,45	7	70,00	9	52,94
Celular	13	86,67	18	81,82	9	52,94	11	100,00	10	100,00	15	88,24
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100,00</b>	<b>22</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>	<b>11</b>	<b>100,00</b>	<b>10</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)  
Elaboración: Equipo consultor

Análisis: En este apartado, las respuestas son varias, ya que en algunas estaciones existen hasta más de una posibilidad de respuesta. De esta forma se tiene:

- En el T1 existen 15 estaciones: 8 con central telefónica (53,33%); 13 con señal de radio emisora (86,67%); 14 con señal de TV (93,33%); 7 con telefonía domiciliaria (46,67%); 1 con sistema de radio comunicación (6,67%); 7 con señal de internet (46,67%); 13 con señal de celular (86,67%).
- En el T2 existen 22 estaciones: 17 con central telefónica (77,27%); 18 con señal de radio emisora (81,82%); 17 con señal de TV (77,27%); 17 con telefonía domiciliaria (77,27%); 13 con sistema de radio comunicación (59,09%); 17 con señal de internet (77,27%); 18 con señal de celular (81,82%).
- En el T3 existen 17 estaciones: 6 con central telefónica (35,29%); 14 con señal de radio emisora (82,35%); 6 con señal de TV (35,29%); 4 con telefonía domiciliaria (23,53%); 7 con sistema de radio comunicación (41,18%); 4 con señal de internet (23,53%); 9 con señal de celular (52,94%).
- En el T4 existen 11 estaciones: 6 con central telefónica (54,55%); 10 con señal de radio emisora (90,91%); 8 con señal de TV (72,73%); 5 con telefonía domiciliaria (72,73%); 4 con sistema de radio comunicación (36,36%); 5 con señal de internet (45,45%); 11 con señal de celular (100%).
- En el T5 existen 10 estaciones: 7 con central telefónica (70%); 10 con señal de radio emisora (100%); 8 con señal de TV (80%); 7 con telefonía domiciliaria (70%); 6 con sistema de radio comunicación (60%); 7 con señal de internet (70%); 10 con señal de celular (100%).

- En el T6 existen 17 estaciones: 12 con central telefónica (70,59%); 15 con señal de radio emisora (88,24%); 15 con señal de TV (88,24%); 9 con telefonía domiciliaria (52,94%); 10 con sistema de radio comunicación (58,82%); 9 con señal de internet (52,94%); 15 con señal de celular (88,24%).

Tabla No. 13

ALCANTARILLADO

ALCANTARILLADO	T 1		T 2		T 3		T 4		T 5		T 6	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Red pública	7	46,67	17	77,27	8	47,06	6	54,55	6	60,00	9	52,94
Pozo ciego	6	40,00	1	4,55	1	5,88	1	9,09	1	10,00	0	0,00
Pozo séptico	7	46,67	1	4,55	8	47,06	0	0,00	1	10,00	6	35,29
No existe	2	13,33	4	18,18	6	35,29	4	36,36	2	20,00	2	11,76
Otros	1	6,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100,00</b>	<b>22</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>	<b>11</b>	<b>100,00</b>	<b>10</b>	<b>100,00</b>	<b>17</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Elaboración: Equipo consultor

Análisis: En este apartado, las respuestas son varias, ya que en algunas estaciones existen hasta más de una posibilidad de respuesta. De esta forma se tiene que:

- En el T1 existen 15 estaciones: 7 con red pública (46,67%); 6 con pozo ciego (40%); 7 con pozo séptico (46,67%); 2 no existe (13,33%) y 1 con otro sistema (6,67%).
- En el T2 existen 22 estaciones: 17 con red pública (77,27%); 1 con pozo ciego (4,55%); 1 con pozo séptico (4,55%); 4 no existe (18,18%).
- En el T3 existen 17 estaciones: 8 con red pública (47,06%); 1 con pozo ciego (5,88%); 8 con pozo séptico (47,06%); 6 no existe (35,29%).
- En el T4 existen 11 estaciones: 6 con red pública (54,55%); 1 con pozo ciego (9,09%); 4 no existe (36,36%).
- En el T5 existen 10 estaciones: 6 con red pública (60%); 1 con pozo ciego (10%); 1 con pozo séptico (10%); 2 no existe (20%).
- En el T6 existen 17 estaciones: 9 con red pública (52,94%); 6 con pozo séptico (35,29%); 2 no existe (11,76%).

## 2.2.- DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO

El Gobierno Nacional, por intermedio de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos se ha propuesto recuperar y restaurar uno de los principales patrimonios con que cuenta el País, como es el ferrocarril, con el objeto de impulsar el desarrollo socioeconómico, incentivar la reactivación y el fortalecimiento de las actividades productivas, sociales y culturales de los pueblos y comunidades asentadas a lo largo del trayecto del tren y zonas aledañas, así como fomentar el turismo y la valoración histórico-patrimonial, con responsabilidad social.

Por lo tanto se elaboró un diagnóstico socioeconómico de las estaciones, zonas, pueblos y comunidades localizadas en el trayecto del ferrocarril, en los tramos de Guayaquil – Quito; Quito – Ibarra; Ibarra - San Lorenzo, con el objeto de identificar las medidas y acciones más apropiadas para atender a las poblaciones locales, contando para el efecto con el apoyo de diferentes actores y de las comunidades concernientes. El diagnóstico socioeconómico incluye aspectos que tienen relación con características demográficas de las poblaciones locales, la educación, salud, empleo, pobreza, infraestructura social básica y aspectos productivos. Las diversas actividades económicas serán consideradas en relación con el turismo, por constituir este último el eje de atención fundamental del Corredor Turístico Ferroviario.

En lo que sigue se revisan los principales indicadores socioeconómicos de la población ubicada a lo largo del corredor ferroviario entre Riobamba-Alausí-Nariz del Diablo, con base en el Censo de Población del 2001, las Encuestas de Condiciones de Vida 2.004-2.006 y la Encuesta de Empleo, Desempleo y Subempleo 2.008 del INEC. Para analizar los estándares de calidad de vida se tomará en cuenta los temas de población, educación, salud, empleo, seguridad social, pobreza e infraestructura social básica.

#### 2.2.1.- Dinámica demográfica

Luego del colapso del ferrocarril, las poblaciones y comunidades ubicadas en las estaciones y en el área de influencia del corredor ferroviario, fueron duramente golpeadas por la drástica reducción de la producción, el comercio y los servicios, por el aislamiento espacial y el incremento de la pobreza.

Al observar la distribución de la población del corredor ferroviario en los diferentes tramos, por cantones y género, se nota un leve desequilibrio entre los dos géneros, dicha desigualdad entre los hombres y las mujeres, obedece básicamente al fenómeno migratorio.

Proporcionalmente, los que más emigran son los hombres (a excepción de San Lorenzo, donde el fenómeno es más bien inverso).

Esto explica el mayor índice de mujeres, que en muchos casos, han asumido de facto las responsabilidades productivas, como el trabajo en la agricultura y las actividades pecuarias o artesanales, y estar bajo su responsabilidad principal la manutención y crianza de los niños.

En efecto, la mayor parte de las tareas domésticas recae en las mujeres: cuidado de la vivienda, alimentación de la familia, crianza y cuidado de los niños, atención a los mayores, y todas las labores que estén vinculadas con la mantención familiar. Frecuentemente, el límite entre las tareas productivas y reproductivas es difuso, por lo cual la participación en la actividad agrícola de las mujeres se torna invisible y su contribución económica es subvalorada.

En las diferentes estaciones del corredor ferroviario hay un predominio de la población rural, con un importante componente de población indígena, especialmente en los tramos de Riobamba – Alausí - Nariz del Diablo; Quito-Latacunga-Ambato-Riobamba y Quito-Ibarra. En cambio, en el tramo de Ibarra San Lorenzo, tiene mayor peso la población afro descendiente, aunque también hay grupos aislados de indígenas, pertenecientes a las etnias de los Awás y los Chachis.

#### 2.2.2.- Situación de la educación

En el tema de la educación, para todos los tramos del Corredor Turístico Patrimonial (CTP), se puede afirmar que la diferenciación del analfabetismo por género, con desventaja para la mujer, se presenta a lo largo de la línea férrea, pero es más frecuente en las zonas rurales y particularmente en la población indígena o negra, pues las familias del campo, por su situación de aguda pobreza y la exclusión social, en la mayor parte de los casos, no están en condiciones de garantizar la educación de sus hijos, subestimando a veces la importancia a la educación de los niños, particularmente de las niñas.

Aunque en la campaña de universalización de la educación básica se ha avanzado en los últimos tres años, los problemas del analfabetismo, los bajos niveles de escolaridad y la gran brecha educativa entre las zonas rurales y urbanas, así como entre etnias, aún se mantienen vigentes, particularmente en las estaciones del

ferrocarril que coinciden con las parroquias, pueblos y comunidades rurales, más todavía cuando existe una importante presencia de poblaciones y comunidades indígenas o negras.

A lo anterior se añade la notable diferencia entre la educación secundaria y superior de las grandes ciudades donde tienen su asiento las Estaciones de Cabecera del ferrocarril (como Durán, Quito, Riobamba, Ibarra y Cuenca,) y las estaciones logísticas y campamentos del ferrocarril localizados en zonas urbanas pequeñas, los pueblos y comunidades rurales, con preponderancia de población indígena o negra.

Persisten, sin embargo, los problemas de la insuficiente cobertura educativa que afecta sobre todo a las poblaciones rurales más pobres, las dificultades de movilización y transporte para llegar a los establecimientos, donde son comunes también la carencia o grave deterioro de la infraestructura física y sanitaria, el precario estado de las construcciones y el equipamiento de las escuelas y colegios, sobre todo fiscales y fiscomisionales, la escasez y baja calidad de la planta docente, la carencia de material didáctico y la deserción escolar, entre otros.

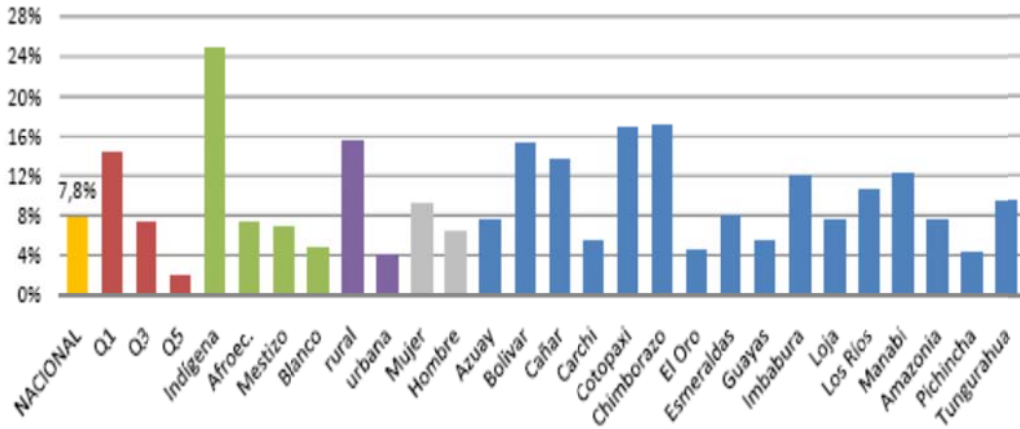
Inciden en la baja calidad de la educación tanto en las áreas urbanas como rurales del corredor ferroviario, limitando la capacidad de aprendizaje.

Una serie de factores conspiran en contra del nivel educativo de la población infantil y joven de los cantones, comunidades y estaciones del corredor ferroviario, tales como: el retiro prematuro de los niños y jóvenes del sistema educativo para dedicarse a las faenas agrícolas, pecuarias, artesanales, pesqueras y/o recolección de moluscos (como en el caso de San Lorenzo); la insalubridad y nutrición deficientes; el ausentismo de los profesores y la baja formación académica de los mismos, la existencia de locales educativos inapropiados, la escasez de equipamiento y de material didáctico, la ausencia de estímulos para el personal docente, entre otros.

A continuación se presenta en el gráfico 4 el porcentaje de analfabetismo en el año 2.009; y en el gráfico 5 los niveles de analfabetismo del año 2.006 al año 2.009.

Gráfico No. 4

PORCENTAJE DE ANALFABETISMO A NIVEL NACIONAL



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009 Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: Las provincias con los mayores niveles de analfabetismo continúan siendo Chimborazo y Cotopaxi, las cuales forman parte del Corredor ferroviario en razón del fuerte componente de población indígena. Mientras que a nivel nacional, la tasa neta de escolarización básica subió del 83,2% en el 2.006 al 87,6% en el 2.009.

Gráfico No. 5

SECUENCIA DE LOS NIVELES DE ANALFABETISMO



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: Según la encuestas ENEMDU de Diciembre 2.009 y la serie 2.006-2.009, del INEC, el analfabetismo a nivel nacional disminuyó del 8,6 en el 2.006 al 7,6% en el 2.008, para luego subir levemente en el 2.009 hasta el 7,8%.(Datos del MCDS, SIISE, 2.010).

La compleja situación de la educación en los diferentes tramos del corredor ferroviario, particularmente en los cantones, parroquias y comunidades con importante población indígena o negra, es posible que haya cambiado en los últimos años, principalmente con el Gobierno actual, en vista de que se ha dado especial prioridad a la lucha contra el analfabetismo y la expansión de la educación básica, intermedia y superior en toda la población del país.

### 2.2.3.-La salud en el área del Corredor Turístico Ferroviario (CTF)

Los niveles de mortalidad infantil reflejan de alguna manera las facilidades o problemas de acceso a la atención médica, a la salud preventiva de las madres gestantes, al nivel educativo de los padres en especial de las madres, las condiciones sanitarias, el acceso a los servicios básicos de saneamiento ambiental y los niveles de pobreza.

La desnutrición presenta una serie de consecuencias negativas en diferentes niveles, tales como: la morbimortalidad, en los bajos niveles de rendimiento y capacidad de aprendizaje, en la baja productividad laboral, constituyéndose en uno de los principales mecanismos de transmisión intergeneracional de la pobreza y la desigualdad<sup>25</sup>.

La mortalidad infantil sigue siendo muy alta en algunos de los cantones del corredor ferroviario, en sus diferentes tramos, principalmente en: Colta (Chimborazo); San Lorenzo (Esmeraldas); Pedro Moncayo, Cayambe y Mejía (Pichincha) y Cotopaxi. Los niveles de mortalidad infantil también reflejan los niveles de acceso a la atención médica, la salud preventiva al embarazo de las madres, el parto y post parto, el nivel educativo de las madres, las condiciones sanitarias, el acceso a los servicios básicos de saneamiento ambiental y los niveles de pobreza.

En los distintos tramos del Corredor ferroviario, los principales problemas de salud están relacionados con varios factores de riesgo, como: la precariedad e insuficiencia de servicios de saneamiento ambiental básico, los problemas de contaminación de las

---

<sup>25</sup>Nuestro Desarrollo Social;MCDS; Revista No 1; Enero 2.010.



fuentes de agua, el inadecuado manejo de desechos sólidos, la baja cobertura de los servicios de seguridad social, la marginalidad social y la pobreza.

Debido al bajo nivel educativo y de información de la población sobre los temas de salud y nutrición, también perduran los malos hábitos y costumbres sanitarias en las familias campesinas, las cuales repercuten negativamente en la salud y en la calidad de vida.

La insuficiencia de los servicios de agua potable y alcantarillado, de los sistemas de eliminación de excretas, el déficit en los servicios residenciales básicos, el hacinamiento y la precariedad de las viviendas, repercuten también en los problemas de salud de las familias, sobre todo en los pueblos y comunidades rurales, más aún cuando se trata de poblaciones indígenas y negras. A lo anterior se suma el inadecuado manejo, disposición y tratamiento de los desechos sólidos.

La debilidad del rol del Estado como ente regulador y principal organismo responsable de la salud pública se ha hecho sentir con especial dureza justamente en las poblaciones rurales y en las comunidades campesinas indígenas y negras.

En la tabla inferior se presenta el promedio de mortalidad infantil y desnutrición crónica en los tramos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

Tabla No. 14

PROMEDIO DE MORTALIDAD INFANTIL Y DESNUTRICIÓN CRÓNICA EN LOS TRAMOS DEL CTF

Corredor Turístico Ferroviario	Tasa promedio de Mortalidad infantil CTF	Promedio de desnutrición crónica infantil CTF
Tramo 1	8,93	23,16
Tramo 2	23,7	61,78
Tramo 3	16,13	41,03
Tramo 4	17,54	39,36
Tramo 5	16,75	36,20
Tramo 6	10,55	55,54
Promedio Salud CTF	15,6	42,85
Fuente: SISSE 2.008. Censo 2001		
Elaboración: Holística Consultores. 2.010		

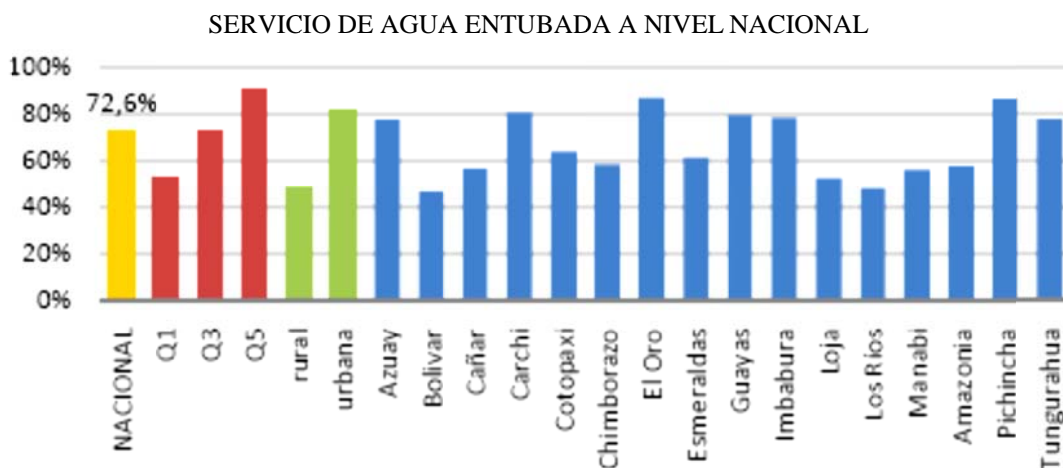
Análisis: La desnutrición crónica infantil, aunque es un problema bastante común sobre todo en el callejón interandino, en el corredor ferroviario no se distribuye de manera aleatoria en todas las estaciones, pueblos y comunidades de la ruta del tren,

sino que se focalizada especialmente en la población indígena (o negra), mayoritariamente en los cantones de Alausí, Guamote, Colta y Riobamba, correspondientes al Tramo II del ferrocarril (Sibambe-Riobamba); seguido por Chunchi y Alto Tambo del Tramo VI del ferrocarril; en Urcuquí e Ibarra (prov. de Imbabura) y San Lorenzo (prov. de Esmeraldas), del Tramo V, donde tienen su asiento sobre todo comunidades afro descendientes; en Otavalo y Antonio Ante (Imbabura); en Cayambe, Pedro Moncayo y Quito, (prov. de Pichincha) del Tramo IV; y en Latacunga y Salcedo; (prov. de Cotopaxi) del tramo III del ferrocarril.

#### 2.2.4.- Infraestructura social básica

Aunque la carencia o insuficiencia de los servicios de infraestructura social básica está asociado al problema de la pobreza y que es común en todos los tramos del ferrocarril, en las estaciones, pueblos y zonas rurales del país, en los cantones, parroquias y comunidades en los que existe una elevada concentración de población afrodescendiente o de indígenas el problema es más agudo.

Gráfico No. 6



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009 Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: Se mantienen las tradicionales desigualdades entre las zonas urbanas y rurales, en desmedro de estas últimas y las provincias donde es mayor esta deficiencia en el abastecimiento son las de: Cañar, Chimborazo y Esmeraldas de los Corredores Ferroviarios VI, II y V.

Gráfico No. 7

SECUENCIA HISTÓRICA DEL SERVICIO DE AGUA ENTUBADA POR RED PÚBLICA

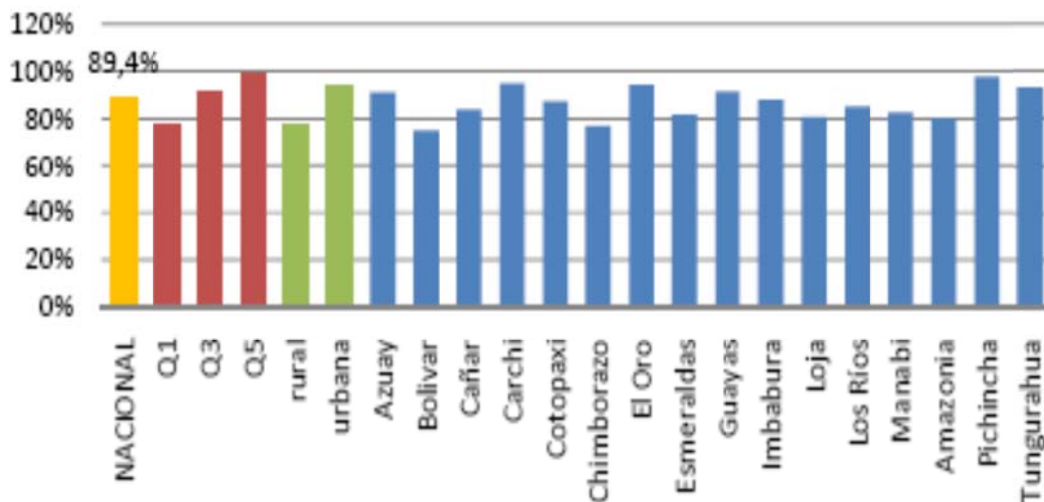


Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: En el país, la dotación de servicios básicos como agua potable (o agua entubada) en los últimos 3 años ha mejorado, desde una tasa del 70,1% registrada en el 2.006 al 72,6% en el 2.009.

Gráfico No. 8

SERVICIO DE ELIMINACIÓN DE EXCRETAS A NIVEL NACIONAL



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: En el gráfico superior se observa que todas las provincias presentadas poseen más del 60% del servicio de eliminación de excretas a nivel nacional.

Gráfico No. 9

SECUENCIA HISTÓRICA DE SERVICIO DE ELIMINACIÓN DE EXCRETAS



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: Se ha mejorado en la ampliación de los sistemas de eliminación de excretas, incluyendo a las zonas rurales, desde una base del 87% registrada en el 2.006 hasta el 89,4% en el 2.009.

En las zonas rurales, los servicios de infraestructura social básica son del todo insuficientes. Así, por ejemplo, Alto Tambo tenía el 3% de las viviendas con el servicio de alcantarillado, el 27,7% de los hogares contaban con algún sistema de eliminación de excretas y el 0,4% con el servicio de recolección de basura. En Alto Tambo (San Lorenzo), por ejm, el 61,2% de la población todavía cocina con leña.

La cobertura de energía eléctrica es casi total en el corredor ferroviario y en el país, considerado de manera general, salvo en las comunidades, anejos o caseríos rurales muy alejados de las ciudades principales.

El problema de mayor impacto concentrado y puntual, que se presenta a lo largo de todos los tramos del corredor ferroviario, es el tratamiento de los desechos sólidos y líquidos generados en las estaciones, pueblos y comunidades que están localizadas a lo largo de la ruta del tren. Por lo general en las poblaciones menores, cuando los desechos son recolectados, su disposición final se realiza en las quebradas, en la línea del ferrocarril, inclusive es posible encontrar botaderos de basuras ubicados en las entradas o salidas de los centros poblados junto a las carreteras, generando contaminación ambiental y visual.

Otra deficiencia que se ha detectado en las estaciones, ciudades y sitios de visita a lo largo de la línea férrea, tiene que ver con la señalética. Donde ésta existe, la mayoría de los elementos instalados no cumplen con las normas de señalización turística establecida por el MINTUR. Contar con un buen plan de señalética es fundamental para permitir la identificación de todos los puntos de interés turístico o facilitar la orientación del usuario.

De acuerdo con la Guía de Intervenciones No. 1: Señalética y Diseño de Rutas, del Programa de Dinamización Turística del MINTUR se establece los siguientes tipos de señalética:

- Señalética Direccional: señala los puntos de carretera que dirigen el recorrido;
- Señalética Orientativa: ubica al visitante y le informa sobre el entorno;
- Señalética Identificativa: indican los contenidos del sitio y lo valorizan;
- Señalética Interpretativa: aporta explicaciones sobre las características del lugar.

#### 2.2.5.- El empleo en el CTF

Los problemas del mercado de trabajo de las poblaciones asentadas en las estaciones, ciudades, pueblos y comunidades de los seis tramos del CTF, no necesariamente se reflejan en la tasa de desocupación, sino en la magnitud y diversidad de las formas de subocupación.

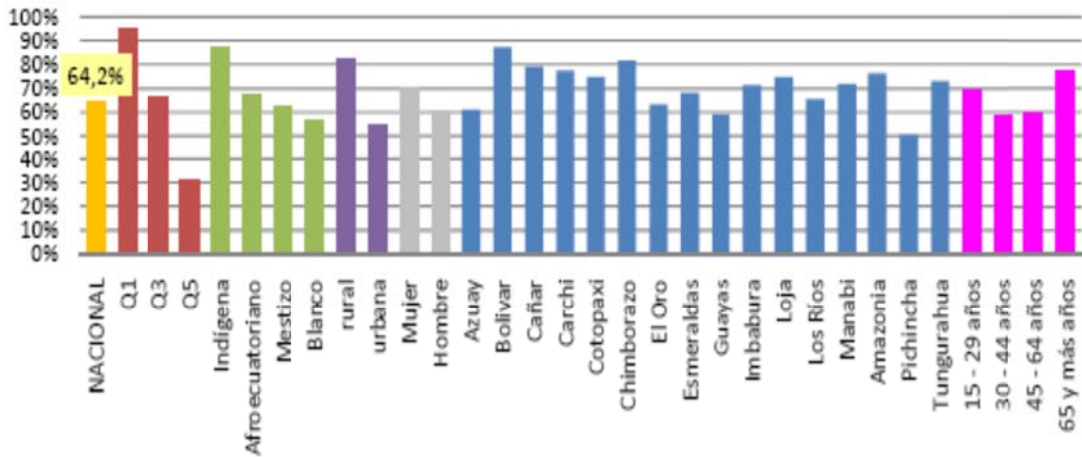
Es decir, en el gran segmento de trabajadores que a pesar de contar con algún trabajo, éste únicamente permite obtener ingresos muy reducidos que están por debajo del mínimo legal, con jornadas de trabajo inferiores al deseado o con tipos de empleo por debajo del nivel de calificación. “la tasa de desempleo oculta la existencia de un problema estructural de precarización del mercado de trabajo y de la calidad del tipo de trabajo que se demanda”<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> MCDS; Plan de Acción Social 2.007; pág. 65

Gráfico No. 10

SITUACIÓN DEL SUBEMPLEO A NIVEL NACIONAL. AÑO 2.009



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, elaborado por el SIISE-MCDS, el fenómeno del subempleo afecta principalmente a los más pobres (ubicados en los quintiles 1 y 3), a la población indígena y afro ecuatoriana, ubicada especialmente en las zonas rurales, a las provincias de Chimborazo, Cotopaxi, Carchi, Cañar, Imbabura y Tungurahua del Corredor Ferroviario y a los rangos de edad comprendidos entre los 15 y 29 años y a los mayores de 65.

Gráfico No. 11

SECUENCIA HISTÓRICA DEL SUBEMPLEO A NIVEL NACIONAL



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: Como se puede apreciar en el gráfico superior, entre el 2.006 y 2.009, el subempleo a nivel nacional y urbano se ha mantenido relativamente constante, con tendencia al incremento, pues pasó de un 62,2% en el 2.006 al 62,9% en el 2.009.

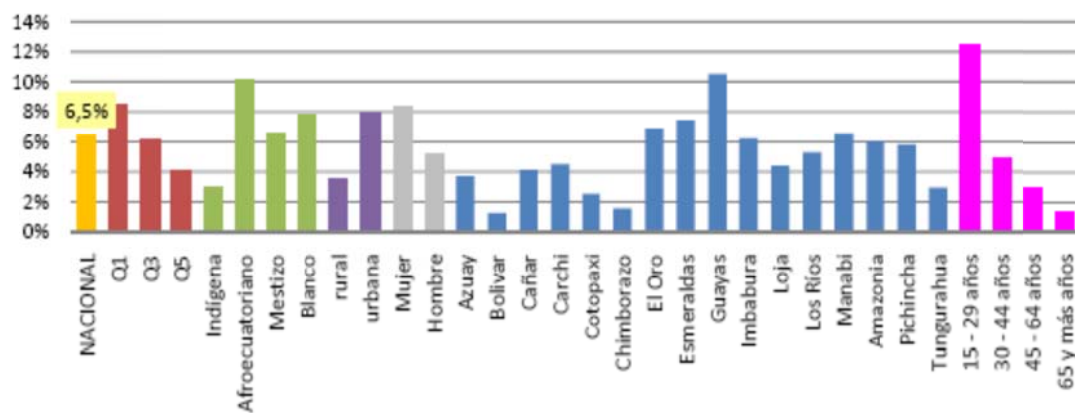
Además, los problemas del empleo también se traducen en los significativos cambios en la estructura y segmentación del mercado de trabajo, en la degradación de la

calidad del empleo, como resultado de una menor demanda relativa de trabajo en las actividades del sector moderno de la economía; en la expansión del número de integrantes de las actividades informales; en el crecimiento del empleo no asalariado, de los trabajadores por cuenta propia y de familiares no remunerados y en la cantidad y persistencia de las emigraciones campo-ciudad y hacia el exterior.

Así, por ejemplo, el fenómeno de desempleo afecta especialmente a los grupos sociales más vulnerables, como las mujeres, los jóvenes, con bajos niveles de educación y capacitación profesional. El desempleo es más visible y evidente en las zonas urbanas (Guayaquil, Quito, Cuenca, Ibarra, entre otros, del corredor ferroviario), hacia donde confluyen las migraciones internas de la mano de obra expulsada del campo, cuestión que a su vez ha producido un acelerado proceso de urbanización mediante una caótica expansión de barrios populares marginales (suburbios) carentes muchas veces de los servicios de infraestructura social básica.

Gráfico No. 12

TASA DE DESEMPLEO A NIVEL NACIONAL. AÑO 2.009



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: En el gráfico superior, en el último año 2.009, la tendencia ascendente del desempleo se ha mantenido. Las provincias más afectadas por el desempleo, aparte de la del Guayas, son: Esmeraldas, Pichincha e Imbabura del CTF. Y en su interior, los grupos más golpeados por este fenómeno son las poblaciones más pobres del quintil 1, las integradas por afro descendientes ubicados en las zonas urbanas, las mujeres y el grupo de jóvenes entre 15 y 29 años.

Gráfico No. 13  
SECUENCIA HISTÓRICA DE DESEMPLEO A NIVEL NACIONAL



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: En el gráfico superior se puede apreciar como el desempleo en los últimos años ha sufrido un incremento desde una tasa del 6,1% de desempleo urbano al 7,9% en el 2.009.

Por ello, en las zonas urbanas de todo el corredor ferroviario, las llamadas microempresas, el trabajo independiente, el trabajo familiar no remunerado, relacionado con la informalidad, donde sobresalen los trabajadores por cuenta propia, el trabajo ambulatorio, han llegado a constituir la forma más importante de inserción económica y social de los grupos sociales menos favorecidos. En las zonas rurales, en cambio, el trabajo fundamental está en las actividades agrícolas y pecuarias de pequeña y micro escala (minifundio) o como trabajadores dependientes (jornaleros) de las haciendas y agroindustrias.

El trabajo informal, que es una forma de subempleo, se ha tornado cada vez más visible dado que, a medida que se hace evidente el empobrecimiento de la población, las calles, parques y plazas públicas (anteriormente eran también las estaciones del ferrocarril) se van convirtiendo en el espacio preferencial de labor, en especial para aquellos grupos sociales de reciente incorporación a la PEA, donde ocupa un lugar destacado el empleo en las actividades del comercio minorista, el trabajo ambulatorio y los servicios.

En la generalidad de los casos, este tipo de negocios se caracteriza por una debilidad para acceder a los recursos de capital y tecnología, insuficiente capacitación y asistencia técnica, limitaciones en el abastecimiento de insumos y materias primas, producción de



bienes y servicios de baja calidad. Además, las unidades económicas informales operan con bajos montos de capital y tecnologías rudimentarias que arrojan, por lo regular, ingresos irrisorios que bien pueden ser considerados como un refugio a la pobreza y el desempleo.

Aunque en el Corredor Ferroviario el problema del desempleo no ha llegado a los niveles de ciudades como Guayaquil, sin embargo afecta con especial dureza a determinados segmentos y grupos de población activa más vulnerable.

Como que están en situación más desventajosa por lo regular, los que presentan los más bajos niveles de educación y capacitación laboral, los que están vinculados a las actividades económicas informales y las actividades agrícolas de la economía campesina, los jóvenes y mujeres de los estratos populares y campesinos y los que provienen de las etnias segregadas, como los indígenas.

Ello significa que la problemática del desempleo está estrechamente vinculada con las dificultades estructurales de incorporación de los jóvenes y las mujeres al mercado de trabajo, donde intervienen la educación y capacitación laboral, cuestiones que a su vez están conectadas con la dinámica de la economía en su conjunto y con el comportamiento de los distintos sectores económicos.

En cambio, los problemas más graves de subempleo por ingresos (junto con la extrema pobreza) se localiza en las zonas rurales y en las comunidades campesinas indígenas y negras, también en la población mestiza de las zonas urbanas de los diversos tramos del ferrocarril, aunque la situación más crítica se ubica en las estaciones del tren que quedaron abandonadas y aisladas de los principales flujos del comercio y transporte urbanos.

El trabajo infantil todavía se mantiene vigente en todos los tramos del corredor ferroviario. Como ya se apuntó anteriormente, por el lado de la oferta de la mano de obra infantil, una razón de peso es la pobreza de las familias y la necesidad de encontrar alternativas de generación de ingresos que ayuden a la manutención de los hogares a través del empleo prematuro de los niños.

Otra razón directa del trabajo infantil es la percepción que se tiene, especialmente en los pueblos y comunidades campesinas rurales del callejón ferroviario, que el trabajo de los niños y niñas es positivo, porque constituye parte de su temprana formación para defenderse en la vida y es parte también de las tradiciones culturales.

Por el lado de la demanda, las propias actividades económicas familiares, como el trabajo en la agricultura, la ganadería, las artesanías, las microempresas, el microcomercio y los servicios requieren muchas veces el empleo de mano de obra de bajo costo, como una estrategia de ganar en competitividad y para hacer frente a sus necesidades domésticas y familiares, la mayoría de veces sin reconocer a los niños y niñas ningún tipo de remuneración.

Por supuesto que incide en el trabajo infantil las deficiencias profundas del sistema educativo, sobre todo en los cantones, parroquias y comunidades rurales con población indígena o negra, donde el problema de la baja calidad de la educación es más crítico, a lo que se añaden las dificultades de acceso, transporte y permanencia en la escuela de los niños y niñas.

A lo anterior se suma la insuficiente cobertura educativa que afecta sobre todo a las poblaciones rurales más pobres, especialmente de indígenas y negros del corredor ferroviario, donde son comunes los problemas de carencia o grave deterioro de la infraestructura física y sanitaria, construcciones y equipamiento de las escuelas y colegios, sobre todo fiscales y fiscomisionales, la escasez y baja calidad de la planta docente, escasez de material didáctico, entre otros.

Otro factor que tiene una relación indirecta con el trabajo infantil es el fenómeno migratorio. Muchos de los cantones, parroquias rurales y comunidades campesinas por las que atravesaba el Ferrocarril, o que formaban parte de su área de influencia, (como son los casos de Colta, Alausí, Guamote y Chunchi, Cañar y Urcuquí), se han visto afectadas por la migración de las poblaciones locales en edades activas (muchos de ellos padres de familia) que han dejado a sus hijos pequeños bajo el cuidado y atención de los abuelos y parientes, lo que ha provocado un desajuste familiar. Como consecuencia de este fenómeno, muchos niños, por la fuerza de las

circunstancias, han debido asumir tempranamente roles productivos, como trabajadores prematuros, sacrificando sus derechos fundamentales.

#### 2.2.6.- Niveles de pobreza en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF)

De la revisión realizada al cuadro resumen de los tramos del FTP se desprende que la pobreza afecta al 68,5% de la población del Corredor Turístico Ferroviario, existiendo una gran diferencia en los niveles de pobreza y extrema pobreza entre las zonas urbanas y las rurales, además de una fuerte correlación entre la pertenencia de los grupos étnicos de indígenas y negros y la incidencia de la pobreza.

Tabla No. 15

PROMEDIO DE POBREZA EN EL CTF POR TRAMOS	
Corredor Turístico Ferroviario	Promedio de Pobreza
Tramo 1	66,07
Tramo 2	80,56
Tramo 3	63,01
Tramo 4	58,01
Tramo 5	75,4
Tramo 6	67,81
Total de pobreza en CTF	68,48
Fuente: SIISE 2.008.	
Elaboración: Holística Consultores. 2.010	

Análisis: Los cantones donde la pobreza medida por NBI sobrepasa el 80% son: Alausí, Colta y Guamote (tramo 2), San Lorenzo (tramo 5), Cañar (tramo 6), Yaguachi (tramo 1) y Salcedo (tramo 3).

Si bien en los últimos años es posible observar una tendencia declinante de los niveles de pobreza, la revisión histórica del fenómeno muestra que el crecimiento económico, debido a sus constantes altibajos que ha sufrido el país, no ha permitido consolidar los resultados y logros alcanzados de bienestar en las épocas de bonanza, reflejándose en un mejoramiento de las condiciones de vida de la población.

Tabla No. 16

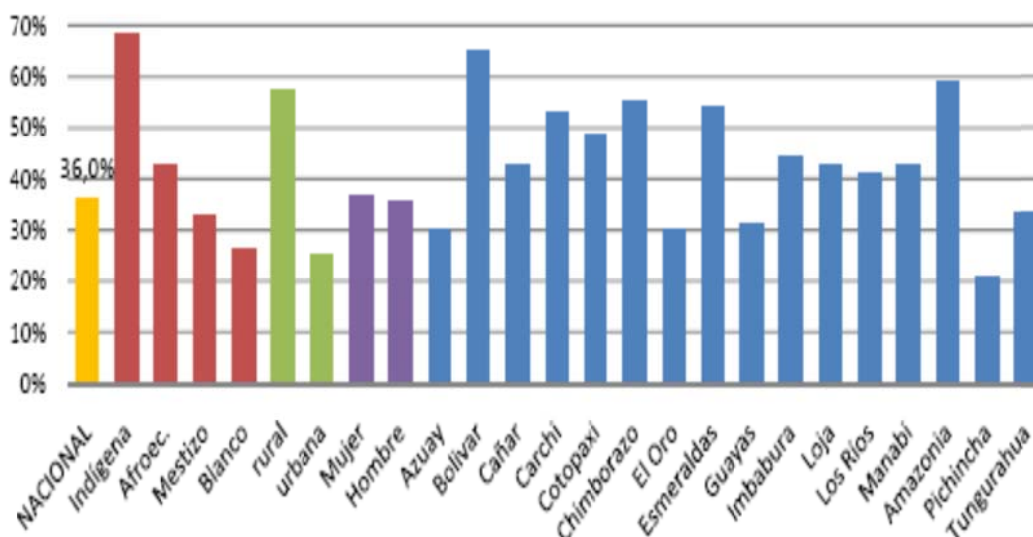
PROVINCIAS Y CANTONES DEL CTF		
CTF	PROVINCIAS (10)	CANTONES (36)
Tramo 1	Guayas, Chimborazo	Duran, Yaguachi, Milagro, El Triunfo, Naranjito, Coronel Maridueña, Bucay y Cumandá
Tramo 2	Chimborazo	Alausi, Colta, Guamote, Riobamba

Tramo 3	Tungurahua, Cotopaxi, Pichincha	Guano, Mocha, Cevallos, Ambato, Salcedo, Latacunga, Mejía, Quito
Tramo 4	Pichincha, Imbabura	Pedro Moncayo, Cayambe, Antonio Ante, Otavalo, Ibarra
Tramo 5	Imbabura, Esmeraldas	San Miguel de Urcuquí, Mira, San Lorenzo
Tramo 6	Chimborazo, Cañar, Azuay	Chunchi, Cañar, Tambo, Biblián, Azogues, Paute, Cuenca
Fuente: SIISE 2.008. Elaboración: Holística Consultores. 2.010		

Análisis: Los altos niveles de pobreza e indigencia que se presentan en los cantones de la ruta del ferrocarril obedecen en gran medida a la generalizada pobreza de las parroquias rurales y de las comunidades indígenas que lo integran, como el caso de Pistishí (Nariz del Diablo) 97,5% de pobreza y 92% de indigencia; Sibambe (75,3%) y Huigra (64,5%).

Gráfico No. 14

POBREZA POR INGRESOS A NIVEL NACIONAL

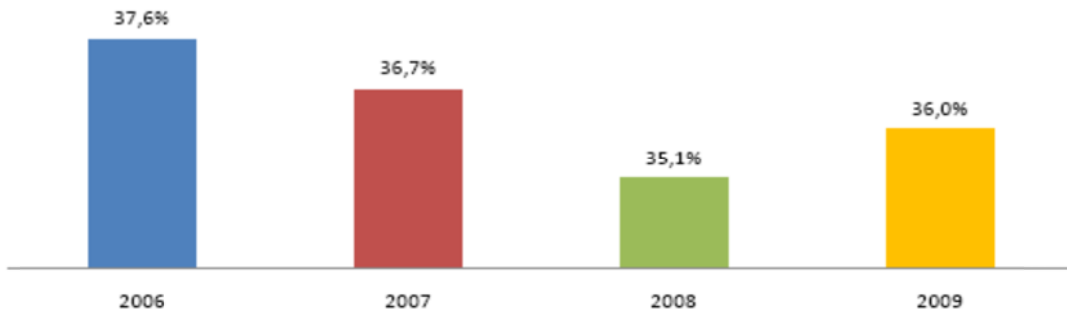


Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: En el caso específico de las poblaciones indígenas y negras asentadas a lo largo del CTF, el problema es mayor porque continúan sufriendo altos niveles de pobreza e indigencia, tienen bajos niveles de escolaridad, sufren de desnutrición y enfermedades, carecen de adecuados servicios de infraestructura social básica (vivienda, agua, alcantarillado, tratamiento de desechos).

Gráfico No. 15

SECUENCIA HISTÓRICA A NIVEL NACIONAL DEL INDICADOR POBREZA



Fuente: INEC-ENEMDU, Diciembre 2.009 y Serie 2.006-2.009. Elaboración: SIISE-MCDS

Análisis: En la población afro descendiente, la situación de la pobreza disminuyó de una tasa del 50,6% registrada en el 2.006 al 42,9% en el 2.009.

En los tramos ferroviarios se observa sin embargo una atenuación de la pobreza en los últimos tres años, como consecuencia de la aplicación de las políticas sociales del Gobierno Nacional. Con la ampliación de la cobertura y mejoramiento del monto del Bono de Desarrollo Humano, el Bono de Vivienda, los servicios de infraestructura de caminos y carreteras, la educación y salud gratuita, los servicios sociales básicos desarrollados por los Municipios y por la recuperación del ferrocarril en determinados tramos, es de suponer que hayan mejorado los ingresos y las condiciones de vida para los pueblos y comunidades rurales del CTF, incluyendo a los estratos sociales más desfavorecidos.

#### 2.2.7.-Aspectos productivos

De manera general, se puede afirmar que en la gran mayoría de los cultivos los rendimientos de la producción agrícola en los diferentes tramos del Corredor Turístico Patrimonial (CTP) son inferiores a la media nacional.

Entre los principales problemas que enfrenta la producción agropecuaria en los distintos tramos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF), se pueden mencionar: la baja productividad del trabajo, la escasa o nula asistencia técnica y de crédito, la baja capacitación de los trabajadores, el limitado acceso a riego y las dificultades de comercialización. A lo que hay que añadir los elevados costos del transporte, el acaparamiento de los productos por parte de los comerciantes- intermediarios, la

débil organización y dispersión de los pequeños productores y las pobres medidas de protección y conservación de los ecosistemas.

En el callejón ferroviario interandino también es común el problema de la baja calidad de las tierras en manos de las comunidades campesinas, donde se encuentra muy extendido el minifundio y el uso de tecnologías tradicionales que dan como resultado una producción raquíica.

En el corredor ferroviario es notoria la ausencia de productos agrícolas y pecuarios procesados o con bajo valor agregado. Cuestión que impide que los campesinos y pequeños productores puedan beneficiarse de la apertura de oportunidades y ampliación de los mercados, como resultado de los trabajos de recuperación y funcionamiento del Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Una excepción es el tramo Quito Latacunga donde se puede encontrar una variedad de derivados lácteos y embutidos, entre otros.

#### 2.2.8.- Caracterización socioeconómica por tramos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF)

Tramo: Sibambe- Riobamba

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Riobamba en junio de 1905 significó un cambio histórico fundamental en la vida del cantón, pues dicha ciudad pasó a constituir el eje de articulación y comunicación para toda la región central del País. Con este sistema de transporte se inició una nueva dinámica comercial y de intercambio entre la costa y la sierra, con importantes repercusiones en todos los ámbitos de lo económico, social, cultural y político, hasta religioso.

Las estaciones del ferrocarril de Riobamba y Alausí, por su posición geográfica estratégica, rápidamente se convirtieron en puntos de conexión y comunicación claves entre la sierra y la costa. No solamente que a través de esta ruta del ferrocarril se dinamizó el intercambio de insumos, materias primas y productos provenientes de las dos regiones, sino que se activaron las migraciones interregionales y el turismo. La población costeña de Guayaquil y otras zonas y ciudades de la costa, especialmente en la estación invernal, preferían pasar sus vacaciones y descansar en

Alausí o Riobamba. Así mismo, muchos campesinos y trabajadores del campo y la ciudad de la región interandina emigraron a trabajar, especialmente en las plantaciones azucareras de la costa. El auge del comercio y los servicios generó una rápida capitalización de la economía local, lo cual permitió la implementación de fábricas, grandes comercios y la formación de la banca.<sup>27</sup>

La provincia de Chimborazo es una de las más grandes del callejón interandino. Tiene 10 cantones: Riobamba, Alausí, Colta, Chambo, Chunchi, Guamote, Guano, Pallatanga, Penipe, y Cumandá, de las cuales cinco forman parte del corredor turístico ferroviario. El tramo del ferrocarril de Riobamba a Sibambe atraviesa por cuatro cantones (Riobamba, Colta, Guamote y Alausí), mientras el tramo ferroviario de Sibambe a Cuenca incluye al cantón Chunchi. Igualmente, el tramo del ferrocarril de Riobamba-Quito, incluye al cantón Guano. Chimborazo es, por tanto, la provincia que tiene mayor número de estaciones del tren.

El tramo de Riobamba-Sibambe (Nariz del Diablo), es el más conocido y emblemático del ferrocarril del sur, la obra más grande de la revolución liberal comandada por Eloy Alfaro.

Chimborazo cuenta con una gran variedad de atractivos turísticos naturales, culturales, patrimoniales e históricos, relativamente a cortas distancias. Entre ellos se pueden mencionar a las reservas naturales, ciudades patrimoniales como Riobamba y Alausí, con sus centros históricos, todavía conservados. Tiene balnearios de aguas termales y minerales, volcanes, valles, ríos, flora y fauna, diversidad de etnias y culturas, costumbres y tradiciones, sitios precolombinos, museos, mercados, ferias indígenas, fiestas populares y religiosas, artesanías típicas, una variada gastronomía, reservas y parques naturales, como el Parque Nacional Sangay (Patrimonio Natural de la Humanidad), montañas, lagunas, templos coloniales, obras de ingeniería donde se incluye la monumental obra del ferrocarril del sur, con sus respectivas estaciones y campamentos y una gran variedad de pisos ecológicos y de climas.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Municipio de Riobamba; Plan Estratégico de Desarrollo Cantonal de Riobamba 2020; 2.008; Pág. 68.

<sup>28</sup> MINTUR; Folleto promocional de la Provincia del Chimborazo; 2.008

Luego del colapso del ferrocarril, las poblaciones y comunidades ubicadas a la orilla del corredor ferroviario, así como sus estaciones se vieron duramente golpeadas por la reducción de las actividades del comercio, los servicios, el transporte de carga y de pasajeros.

Tramo: Quito - Latacunga

“La estación del ferrocarril de Latacunga, desde sus inicios, se convirtió en un lugar estratégico para el tránsito de personas, como centro de acopio de los productos agrícolas, industriales y artesanales de su entorno y para el transporte y comercialización de los productos. Los insumos, materias primas y productos provenían de las poblaciones de Quevedo, Valencia, El Corazón, etc. y de la región serrana, el ganado, los derivados de lácteos; papas, agua mineral extraída de las fuentes de San Felipe (“Agua de Inca”), la cerámica de Pujilí, piedra pómez, tejidos trabajados en Pujilí, razones por las que la estación estuvo siempre copada de carga. Pronto se tuvo que habilitar un nuevo edificio contiguo a la estación con el objeto de ampliar las bodegas para almacenar los productos en espera del paso del tren y para brindar un mejor servicio a los clientes”<sup>29</sup>.

La ruta Quito-Latacunga le conduce a una de las reservas más importantes del país, el Parque Nacional Cotopaxi, ubicado en las faldas del volcán más alto del mundo del mismo nombre, con 5.897 metros de altura.(Fabián Vega, 2.009).<sup>30</sup>

La estación terminal del ferrocarril de Quito, está ubicada en el barrio de Chimbacalle, al sur de la ciudad. La infraestructura física de la estación ha permanecido descuidada por varios años, pero la Empresa de Ferrocarriles, contando con el apoyo del MCPN y el FONSAL, ha asumido el trabajo de restauración. En dicho inmueble se tiene proyectado incluir varios servicios complementarios entre los que se cuenta el museo ferroviario. A fin de robustecer el servicio a los turistas nacionales y extranjeros, el proyecto incluye la restauración y recuperación de los inmuebles e infraestructura de servicios localizados en el entorno o zona de influencia de la estación. También se prevé integrar esta zona ferroviaria con los

---

<sup>29</sup> Alfredo Maldonado; Memorias del Ferrocarril del Sur y hombres que lo realizaron, 1866-1958; Pág. 75.

<sup>30</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 68.



grandes atractivos turísticos culturales y naturales con los que cuenta la ciudad de Quito, como son por ejemplo, el Centro Histórico, las Iglesias, Museos y los grandes espacios verdes, y atractivos naturales, como el parque Metropolitano, La Carolina, el Teleférico, entre otros.(Fabián Vega, 2.009).<sup>31</sup>

Tramo: Quito - Ibarra

El tramo del ferrocarril Quito - Ibarra que une a las dos provincias de Pichincha e Imbabura se inauguró el 17 de julio de 1929, por parte del entonces Presidente de la República Isidro Ayora. La infraestructura del ferrocarril incentivó el desarrollo económico y social de la zona norte del país, favoreciendo el intercambio de productos por el transporte de carga, el transporte de pasajeros y el turismo.

Entre 1950 y 1960 se impulsó la construcción de nuevas vías terrestres que unen las dos regiones de la sierra con la costa y se mejoró la red vial nacional existente. Ello implicó un mejoramiento del sistema de transporte de pasajeros y de carga, por carreteras, por la mayor facilidad, agilidad y menores tiempos. Pero, paralelamente le fue restando competitividad al transporte de carga y pasajeros usuarios del sistema ferroviario, por varios factores, como el tiempo, la recolección y disposición final directa de la carga desde el origen al destino, obviando el transporte nodal de carga. Es entonces, cuando inicia el proceso de decadencia del sistema ferroviario en el Ecuador.

La crisis del ferrocarril no solamente que impactó duramente en las economías locales y regionales por la reducción del flujo del comercio y el transporte de productos y mercancías, además de las personas, sino que incidió negativamente en los valores culturales y la caída de la autoestima de las poblaciones locales y comunidades vinculadas, directa o indirectamente, con el corredor ferroviario. A partir de entonces, se incrementó el éxodo rural hacia las grandes ciudades y al exterior. Muchas estaciones y pueblos rurales por donde atravesaba el ferrocarril hoy se han convertido en pueblos semi - abandonados y fantasmas.

---

<sup>31</sup>Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 68.

Tramo: Ibarra – Salinas – San Lorenzo

El ferrocarril Ibarra - San Lorenzo atraviesa las provincias de Imbabura, Carchi y Esmeraldas, en los cantones de Ibarra, Urcuquí, Mira y San Lorenzo.

San Lorenzo, tierra conocida también como El Playón, se encuentra ubicada en la frontera norte de la provincia de Esmeraldas. Limita al norte con Colombia; Sur con el cantón Eloy Alfaro; al Este con las provincias del Carchi e Imbabura y Oeste con el Océano Pacífico. La estación Terminal, así como los talleres del ferrocarril de Ibarra-San Lorenzo estaban situados en el centro mismo de la ciudad de San Lorenzo. Aparte de la parroquia urbana de San Lorenzo, a este cantón están adscritas las siguientes parroquias rurales: Ancón de Sardinias, San Javier, Tululbí, Mataje, Tambillo, Calderón, Santa Rita, Urbina, Alto Tambo, Cinco de Junio, Concepción y Carondelet. El único cantón de la provincia de Esmeraldas por el que atraviesa el ferrocarril es San Lorenzo (con las siguientes parroquias rurales: San Javier de Cachaví, Urbina y Alto Tambo). El clima es húmedo tropical, con mayor afluencia de lluvias durante los meses de diciembre a junio, y los meses de menor pluviosidad son de julio a noviembre.

Este cantón históricamente ha sido afectado por la marginalidad socioeconómica, el desempleo, la subocupación, la pobreza crítica, la degradación ambiental y la débil organización social. A ello se suman los problemas de una alta delincuencia en la ciudad y en las zonas rurales (como el sicariato, la extorsión y secuestros), por ser una zona de tránsito de grupos irregulares colombianos, la prostitución y drogadicción. Estos problemas todavía se han visto agudizados en los últimos años por los efectos colaterales del narcotráfico y la guerrilla, así como por los estragos producidos por la aplicación del Plan Colombia, entre los que se cuenta una oleada migratoria de los llamados “desplazados” hacia esta zona y el norte del país, como se verá más adelante.

En el tema ambiental, San Lorenzo viene sufriendo la destrucción paulatina y agresiva de su biodiversidad, de los recursos genéticos y medicinales. Está afectado, además, por una alta deforestación, debido a la tala indiscriminada y sin control de los últimos reductos del bosque primario que todavía quedan en la región costanera.

A lo que se añade el desarrollo acelerado de los monocultivos de palma africana, teca y eucalipto; el deterioro de los ecosistemas de manglar; la contaminación de fuentes de agua y el inadecuado manejo de los desechos sólidos y líquidos.

Por su lado, la Estación Terminal del ferrocarril en Ibarra se encuentra ubicada en la entrada sur de la ciudad, junto al obelisco. La infraestructura de la estación es grande porque servía ante todo de bodegas para la gran cantidad de insumos, productos, y mercaderías en general que se concentraban en el sitio para ser transportada por el tren, proveniente tanto de la vía de San Lorenzo como desde la ciudad de Quito. El edificio de la estación constituye un atractivo turístico por su arquitectura patrimonial, la cual forma parte del centro histórico de la ciudad blanca. Cuenta con calles adoquinadas y su casco histórico está compuesto de edificios monumentales dotados de una rica arquitectura colonial, como los que rodean los Parques Pedro Moncayo y La Merced, además de sus plazas, iglesias, museos y establecimientos de alojamiento, comidas y recreación.

Las demás estaciones como la Estación Carchi, Tercer Paso, Mundo Nuevo, Tablas, Guallupe, Río Blanco (de la provincia del Carchi), así como Collapí, Rocafuerte, Cachaco y Lita (en Imbabura), se encuentran en estado de abandono y deterioro, a excepción de la estación de Lita que ha sido rehabilitada parcialmente, pero sus instalaciones se encuentran subutilizadas en vista de que al momento no cumple ninguna función social en favor de la comunidad. Los pueblos aledaños o de la zona de influencia de las estaciones se hallan en una situación de una aguda pobreza y exclusión social, como se verá más adelante.

#### 2.2.9.-Desarrollo Turístico

El conjunto de facilidades turísticas está determinado en el catastro del Ministerio de Turismo (MINTUR). Las facilidades están constituidas por los siguientes servicios turísticos: alojamiento, alimentación (restauración), esparcimiento e intermediación turística.

Los establecimientos turísticos registrados en el año 2.009 ascienden a 15.700, con un crecimiento del 29.4% del 2.004 a 2.008. Estos servicios ocupan a 84.668

empleados directos (54.2% hombres y 45.8% mujeres). El 57.9% del personal está empleado en la actividad de comidas y bebidas; el 28.2%, en alojamiento y el 13.9%, en otras actividades turísticas.<sup>32</sup>

El total de establecimientos turísticos en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) es de 13.117, los cuales se dividen de la siguiente manera:

- Alojamiento: 1.565 (11,93%)
- Alimentación: 10.170 (77,53%)
- Esparcimientos: 474 (3,61%)
- Intermediación turística: 908 (6,92%)

Tabla No. 17

ESTABLECIMIENTOS TURÍSTICOS

CTF	Alojamiento	%	Alimentación	%	Esparcimiento	%	Intermediación	%	Total	%
CTF1	270	4,47	5412	89,63	173	2,87	183	3,03	6038	100
CTF2	130	17,40	564	75,5	13	1,74	40	5,35	747	100
CTF3	393	23,12	1106	65,06	57	3,35	144	8,47	1700	100
CTF4	537	17,74	1907	63	111	3,67	472	15,59	3027	100
CTF5	63	25,20	168	67,2	10	4,00	9	3,60	250	100
CTF6	172	12,69	1013	74,76	110	8,12	60	4,43	1355	100
TOTAL	1565	11,93	10170	77,53	474	3,61	908	6,92	13117	100

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)  
Elaboración: Holística Consultores. 2.010

Análisis:

- CTF1: Existen 6.035 establecimientos turísticos, en la ciudad de Guayaquil se concentra la gran mayoría con 5.868 (97,23%); seguido por Milagro 83 (1,38%); Durán 68 (1,13%); entre otros.
- CTF2: En la totalidad existen 747 establecimientos. La mayor cantidad de establecimientos se encuentran localizados en la ciudad de Riobamba, con 620 (36,5%); en la parte rural existen 59 (3,47%); Alausí 52 (3,06%); Guano 16 (0,94%).

<sup>32</sup>MINTUR; Boletines Turísticos; 2.008.

- CTF3: Existen 1.700 establecimientos turísticos; Riobamba tiene 620 (36,47%); Ambato 435 (25,59%); Baños 402 (23,65%); en el sector rural de Riobamba 59 (3,47%).
- CTF4: Quito tiene la mayor cantidad de facilidades y servicios turísticos 2.722 (90,22%); Otavalo 180 (5,96%); en el sector rural 59 (1,95%); Cotacachi 33 (1,09%); y Antonio Ante (Atuntaqui) 23 (0,76%).
- CTF5: En este corredor, existen 63 de alojamiento (25,20%); 50 en Ibarra (79,36%) y 13 en San Lorenzo (20,63%); 168 (67,20%), de alimentación 165 en Ibarra (98,21%) y 3 en San Lorenzo (1,78%); 10 de esparcimiento (4%) todos en Ibarra y 9 de intermediación turística (3,6%), en Ibarra 7 (77,8%) y 2 en San Lorenzo (22,8%).
- CTF6: Existen 1.355 establecimientos turísticos; 975 en la ciudad de Cuenca (71,96%); 173 en Azogues (12,77%); 76 en Gualaceo (5,61%); 65 en Cañar (4,80%); 33 en Biblián (2,44%); entre otros.

#### 2.2.9.1.- Inventario de productos

Para establecer la ficha de inventario de productos turísticos, el Equipo Consultor llevó a cabo una reunión, con los responsables del MINTUR, para determinar los criterios sobre los elementos de la ficha.<sup>33</sup>

Se revisaron tres tipos de formatos: el que dispone el MINTUR; el de SNV (Fundación Holandesa), el de la Comunidad Valenciana de Turismo. Como resultado tenemos una ficha que se acopla a las necesidades puntuales del trabajo de campo y de entrevistas con los actores públicos y privados del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

El inventario de productos se ha basado además en el análisis de la oferta comercial disponible en agencias de viajes y en páginas web dedicadas. Información primaria

---

<sup>33</sup> MINTUR; Acta memoria; 9 de febrero de 2.010.

se ha conseguido a través de entrevistas a operadores turísticos, según el método propuesto por la consultora y aprobada por la supervisión del Plan

Con el fin de unificar criterios, es importante precisar el concepto de producto turístico. Éste “*es la suma de componentes tangibles e intangibles, que incluyen los bienes, recursos, infraestructuras, equipamientos, servicios, ingeniería de gestión, imagen de marca y precio que el turista percibe*” (Valls, 1996)<sup>34</sup>. Esto quiere decir que únicamente cuando un recurso/atractivo es organizado para su uso y disfrute se convierte en producto.

Si bien los productos turísticos actualmente en el mercado están exhaustivamente detallados en el Informe Final del PLANDETUR 2020<sup>35</sup> a través del Plan Maestro se buscará aportar información respecto a dos variables específicas:

- El producto turístico actual según su notoriedad en los mercados interno y receptor; y,
- El producto turístico en el contexto de la oferta del Corredor Turístico Ferroviario.

Para realizar este producto el grupo consultor ha analizado la información disponible sobre la demanda turística, tanto interna como receptora.

En el caso de la demanda interna, si bien no se cuenta con información estadística oficial disponible a la fecha, en el Informe final del PLANDETUR 2020 se realiza una primera aproximación para conocer el perfil del turista interno, sustentada principalmente en la Encuesta de Turismo Interno (junio 2.002 – julio 2.003) realizada por el MINTUR dentro del proyecto de cuenta satélite de Ecuador. Además de esta información, el grupo consultor ha analizado una Encuesta realizada por el INEC de Movimientos y Consumo Turísticos de los Residentes en Ecuador entre los meses de octubre y noviembre 2.008.

Con relación a la demanda internacional, además de la información contenida en la Encuesta de Turismo Internacional de la Cuenta Satélite de Ecuador 2.002-2.003 y

---

<sup>34</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 15.

<sup>35</sup> PLANDETUR 2020; Informe Final; 2.009; Págs.70-88.

en el Plan de Marketing Turístico del Ecuador (PMTE) 2.014, se ha considerado fundamental recurrir a la información publicada por operadores y turistas en los diversos sitios web dedicados a viajes. Se puede comprobar que en el escenario online se configura como un poderoso escaparate de difusión de contenidos turísticos. Se ha estimado que en la actualidad 8 de cada 10 personas que buscan información en Internet, lo hacen sobre viajes<sup>36</sup>.

En las reuniones de trabajo programadas por la Empresa de Ferrocarriles, en la fase del diagnóstico, se tuvo la oportunidad de organizar grupos focales de actores públicos y privados, entre éstos se contó con operadores de turismo que indicaron los diferentes productos, circuitos, ciudades y zonas que se ofertan en el turismo interno y receptivo. De igual manera participaron los municipios y gobiernos provinciales, juntas parroquiales, asociaciones de turismo comunitario. No se descartó a ningún actor en este proceso.

Es de suma importancia en la valoración que sigue el análisis realizado en el Informe Final del PLANDETUR 2.020<sup>37</sup> con relación a la comparación entre la ubicación de los atractivos versus los establecimientos turísticos a nivel de provincia. Estos resultados nos permiten una mejor aproximación al uso turístico del territorio e inclusive a la determinación de la fase del ciclo de vida de los productos.

#### 2.2.9.2.- Productos turísticos en los mercados interno y receptor

Se describen en los siguientes cuadros los principales productos turísticos de Ecuador, de acuerdo con su posicionamiento actual y su nivel de notoriedad en los mercados nacional e internacional. Sin querer excluir ningún sitio importante para el turismo nacional o, en particular, para el excursionismo local, han sido considerados únicamente los productos encontrados con mayor frecuencia en la literatura de viajes de los operadores turísticos y en las páginas web dedicadas a los viajes.

---

<sup>36</sup>Comunitat Valenciana 2.009-2.011; Plan de Marketing Turístico; 2.010.

<sup>37</sup>PLANDETUR 2020; Informe Final; 2.009; Págs. 68, 69.

La valoración de notoriedad otorgada se ha basado en la información secundaria disponible del Plan de Marketing Turístico del Ecuador, en el PLANDETUR 2020 y en varios blogs de viajeros.

En el documento del Plan de Marketing Turístico del Ecuador (PMTE) se establecen los criterios para identificar a los diferentes productos turísticos que posee el país, integrándolos en contextos denominados “mundos”, concepto bastante estático respecto a la megadiversidad que pretende posicionar Ecuador en los diferentes mercados. El criterio que propone el Plan de Marketing Turístico del Ecuador (PMTE), es el de identificar los productos de mayor demanda y con mayor potencialidad turística, presentes en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF), e ir conectándolos a la red integrada de estaciones/sitios turísticos del ferrocarril. En base a dicho criterio, la información sobre productos turísticos de oferta actual en Ecuador ha sido clasificada de la siguiente manera:

- Productos con Marca
- Ciudades Destino
- Áreas Protegidas
- Circuitos Turísticos

Productos turísticos con marca.- Se dice que un producto ha desarrollado una marca turística, cuando ésta se ha posicionado en la mente del consumidor, lo que puede fácilmente verificarse por el número de visitantes, la oferta de servicios y facilidades y la literatura de viajes, impresa o digital, distribuida por el sector turístico en el país y en el exterior.

Cuadro No. 4

PRODUCTOS TURÍSTICOS CON MARCA

Productos turísticos	Descripción del producto	Áreas de influencia del producto	Notoriedad turismo receptor	Notoriedad turismo interno
Mitad del Mundo	Complejo turístico donde se encuentra el monumento a la Línea Ecuatorial de latitud 0° cero minutos y cero segundos. El complejo ofrece información sobre diferentes tópicos relacionados con las mediciones, museos,	Área norte de Quito, San Antonio de Pichincha, Rumicucho, cráter del Pululahua. Monumentos a la mitad del mundo el uno se encuentra en la provincia de	Muy alta	Muy alta



	locales comerciales de artesanías y de gastronomía local.	Cayambe y el otro es el de Quito.		
Tren de la Libertad	Ruta del tren ente Ibarra y Salinas recorriendo parte del valle del Chota en donde habita la cultura afro ecuatoriana. Se destaca el cambio de climas y de paisajes.	Ibarra, Valle del Chota, Salinas	Bajo	Muy bajo
La Nariz del Diablo	Ruta de tren entre Alausí y Sibambe, donde el tren desciende 800 metros en el <i>zig-zag</i> de la formación rocosa denominada “la Nariz del diablo”.	Alausí, Huigra Particularidad posicionada del producto es el viaje en el techo del vagón.	Muy alta	Alta
Montañita	Comuna ubicada en las costas de Santa Elena. Ubicada en una ensenada rodeada por cerros y vegetación al pie del mar. Balneario turístico conocido internacionalmente como la mejor playa para el surf. Vida nocturna muy activa.	Ubicada en la Ruta del Sol. Sitios próximos: playas de Olón y Manglaralto.	Muy alta	Alta
Baños	Destino turístico con clima sub-tropical, puerta a la Amazonía en las faldas del volcán Tungurahua. Conocida inicialmente por sus baños termales, Baños es actualmente un destino para actividades al aire libre, centro de diversión y vida nocturna activa.	A 40 km de la ciudad de Ambato, principal puerta de entrada a Baños. Cascadas de la Virgen, Inés María, Manto de la Novia, sendero de Machay, Pailón del Diablo.	Muy alta	Muy alta
Otavalo	Conocida por su Plaza de Ponchos, Otavalo es un destino cultural por excelencia. Desarrollos importantes de turismo urbano y operación turística hacia todos los destinos de Imbabura. Bajo la marca “Otavalo” se promueven casi todos los atractivos turísticos de Imbabura	Ibarra, Valle del Chota, lagunas de Mojanda, lago San Pablo, Cascada de Peguche, San Antonio de Ibarra, Cotacachi, Atuntaqui, Ilumán, laguna de Cuicocha y P.N. Cotacachi-Cayapas.	Muy alta	Muy alta
Vilcabamba	Conocido como el “valle sagrado”. Conocido mundialmente por la longevidad de sus habitantes. Actualmente el producto Vilcabamba atrae a nacionales y extranjeros para tratamientos de salud, caminatas y cabalgatas hacia las montañas que	A Vilcabamba se accede desde Loja. Desde Vilcabamba hay fácil acceso al P.N. Podocarpus, uno de los bosques más biodiversos del mundo.	Media-Alta	Media

	rodean el Valle.			
Ruta del Sol	Recorridos turísticos en la línea de costa entre las provincias de Santa Elena y Manabí (hasta Puerto Cayo). Incluye áreas del P.N. Machalilla , para disfrutar del mar y del área natural y realizar actividades culturales y recreativas en periodos vacacionales y feriados.	Salinas, Ballenita, Ayangue, Valdivia, Manglaralto, Olón, Montañita, San José, Ayampe, Puerto Rico, Isla Salango, Puerto López, Agua Blanca, Playa de Los Frailes, Machalilla Puerto Cay	Bajo	Muy alto
Avenida de los Volcanes	Paisajes y red de volcanes del corredor interandino visibles desde la vía férrea y la carretera panamericana.	Chimborazo, Altar, Tungurahua, Cotopaxi, Ilinizas, Antisana, Sincholagua, Pichincha, Cayambe, Cotacachi, Imbabura	Muy alto	Medio
Mercados indígenas	Ferias semanales y mercados indígenas en centros urbanos o rurales de comunidades indígenas representativas de la multiculturalidad ecuatoriana.	Otavalo, Pujilí, Saquisilí, Guamote, Ingapirca	Muy alto	Alto
Camino del Inca (parte de la marca andina del CapaqÑan)	Recorrido del sendero que sigue la ruta del correo del imperio Inca. Empieza en Achupallas en donde se puede apreciar la vida rural andina y acaba en las ruinas de Ingapirca.	El Tambo real, laguna de Culebrillas, cueva Espíndola, Yanahurco, Apachetas de Tres Cruces, hasta las ruinas de Ingapirca.	Medio	Bajo
Fuente: MINTUR – PIMTE 2014 – PLANDETUR 2020 Elaboración: Holística Consultores. 2.010				

Análisis: En el cuadro superior se observa los productos turísticos con marca y con su respectiva acogida turística tanto interna como externa.

Ciudades Destino.- Las ciudades destino son consideradas como tales, porque tienen características y elementos propios del turismo urbano (viajes realizados a las ciudades o lugares con mayor densidad de población). El turismo urbano ofrece lo mejor que una ciudad puede dar de sí: cultura, atracciones, vida nocturna, bien sea por negocios o placer.

Los grandes atractivos culturales, históricos, artísticos o lúdicos tienen generalmente un nombre de ciudad. La satisfacción de las expectativas del turista urbano depende

de numerosos factores, entre ellos, el esfuerzo económico y logístico de las ciudades por hacer más agradable, cómodo y sencillo el recorrido del visitante por sus calles y plazas.

Cuadro No. 5

CIUDADES DESTINO

Productos turísticos	Descripción del producto	Áreas de influencia del producto	Notoriedad Turismo receptor	Notoriedad Turismo interno
Guayaquil	Es la ciudad más poblada de Ecuador. Tiene una importante área urbana, con arquitectura patrimonial. Centro comercial y de negocios, cultural y de entretenimiento nocturno.	Área urbana de Guayaquil, río Guayas, Isla Santay, Manglares de Churute. Punto nodal fundamental para turistas internacionales y nacionales de sol y playa.	Alta	Muy alta
Quito	Ciudad capital de Ecuador, Patrimonio de la Humanidad por UNESCO (1978). Entornos naturales importantes y vida nocturna activa. Punto clave del turismo interno y receptor	Área urbana de Quito, Itchimbía, Volcán Pichincha, Mitad del Mundo, Mindo y todos los desinos del norte y centro del país.	Muy alta	Muy alta
Cuenca	Patrimonio de la Humanidad por UNESCO (1999). Destino cultural por excelencia. Punto nodal clave de turistas nacionales e internacionales en el austro ecuatoriano.	Área urbana de Cuenca y P.N. Cajas, Gualaceo, Girón, Paute, Chordeleg, Ingapirca, Azogues, Loja, Vilcabamba, provincia de El Oro.	Alta	Alta
Manta	Puerto marítimo y cuarta ciudad en importancia después de Guayaquil, Quito y Cuenca. Turismo urbano, oferta de playas turísticas y vida nocturna activa.	Área urbana de Manta y oferta de playas: Los Esteros, Tarqui, El Murciélago, Barbasquillo, San Lorenzo y Santa Marianita. Punto nodal fundamental para turistas nacionales de sol y playa.	Media-alta	Muy alta
Riobamba	Capital de la provincia de Chimborazo, conocida como “la Sultana de los Andes”. Posee recursos naturales arquitectónicos patrimoniales. Por su situación en el corredor turístico ferroviario, es destino obligado para visitar la Nariz del Diablo entre Alausí y Sibambe.	Área urbana de Riobamba y, por su situación equidistante desde las tres principales ciudades del país (Guayaquil-216 km. Quito-180 km. Y Cuenca-235km.). Es punto nodal clave sitios de interés turístico en el centro del país, en	Alta	Alta

	Centro operativo clave de turistas y ecoturistas internos y receptores.	especial hacia el volcán Chimborazo		
Ambato	Ciudad capital de la provincia de Tungurahua. Nodo de gran actividad comercial y nota por la producción de frutas y flores. Importante cita nacional la Fiesta de las Frutas y las Flores en el periodo de carnaval	Ciudad clave para dirigirse a Baños, situada a 40 km. Destino importante para los ecuatorianos por su producción textil y del cuero: Pelileo, Quinsapincha. Desde Ambato y Baños se puede acceder al Volcán Tungurahua, que ha adquirido fama en los últimos años por encontrarse en plena actividad.	Media	Muy alta
Latacunga	Capital de la provincia de Cotopaxi, con interesante arquitectura en el centro histórico e importante operación hacia sitios turísticos de la provincia. Conocida por su oferta gastronómica tradicional. Punto nodal clave de distribución del turismo receptor independiente a los recursos de la provincia de Cotopaxi	Centro histórico de Latacunga, A.R. El Boliche, P.N. Cotopaxi, la laguna de Quilotoa, los mercados indígenas de Pujilí y Saquisilí, Salcedo, Sigchos (acceso a la R.E. Los Ilinizas)	Media	Alta
Ibarra	Ciudad capital de la provincia de los Lagos. Actividades de turismo urbano. Gastronomía local.	Laguna de Yaguarcocha, volcán Imbabura, Valle del Chota, Ambuquí, San Antonio de Ibarra.	Media-alta	Alta
Fuente: MINTUR – PIMTE 2014– PLANDETUR 2020 Elaboración: Holística Consultores. 2.010				

Análisis: Los productos que se detallan en el cuadro superior dan lugar a las diversas modalidades del turismo urbano, siendo en algunos casos también destinos “marca”, como las ciudades patrimonio de la humanidad Quito y Cuenca y, en todos los casos, son nodos de conectividad (centros operativos) para la distribución turística interna o internacional hacia atractivos en sus respectivas áreas de influencia. Son centros que, en general, concentran las facilidades y la infraestructura turística necesaria para la movilización turística en los alrededores.

Áreas Protegidas.- Al ser el Ecoturismo y el turismo de Naturaleza la línea de productos turísticos más comercializada por el *trade* turístico ecuatoriano (PIMTE

2014), se ha considerado importante dedicarle un cuadro específico, con la valoración respectiva a nivel de notoriedad de los diversos mercados.

Cuadro No. 6  
ÁREAS PROTEGIDAS

Productos turísticos	Descripción del producto	Áreas de influencia del producto	Notoriedad turismo receptor	Notoriedad turismo interno
P.N. Galápagos	Archipiélago conformado por 13 grandes islas volcánicas, 6 islas más pequeñas y 107 rocas e islotes distribuidos alrededor de la línea del ecuador terrestre. Únicas en el mundo por sus numerosas especies endémicas y por los estudios de Charles Darwin de la teoría de la evolución.	Las visitas son organizadas a partir de la operación de barcos de crucero y localmente desde las Islas Santa Cruz, San Cristóbal o Isabela. El turismo internacional procede principalmente desde Quito y Guayaquil.	Muy alta	Alta
P.N. Machalilla	Territorio continental desde el filo costero, con bosque seco endémico, hasta la cordillera Chongón Colonche. Islas Salango y de la Plata. Alto valor arqueológico como centro de la cultura Machalilla.	Machalilla, Salango, Comunidad de Agua Blanca, playa de los Frailes, Isla de la Plata, Valle de Buena Vista, Islote Sucre Área marina en estudio por reproducción de diversas especies de ballenas.	Alta	Muy alta
R.P.F. Chimborazo	Rutas para el ascenso al volcán, senderos para caminatas por la reserva y rutas de campo abierto. Visita a comunidades indígenas.	Recursos turísticos presentes sobre todo en las provincias de Chimborazo y Bolívar.	Muy alta	Muy alta
R.E. Cotacachi-Cayapas	En las estribaciones occidentales de la cordillera de los Andes. Alta biodiversidad de toda la zona que encierra uno de los ecosistemas más ricos del planeta.	Es accesible desde la ciudad de Cotacachi y es el área protegida que registra el mayor número de visitantes por año, en particular procedentes de Quito.	Alta	Muy alta
P.N. Cotopaxi	Parque Nacional desde 1977. Sitio ideal para realizar andinismo, caminatas, excursiones y pesca deportiva.	Recursos turísticos presentes en la provincia de Cotopaxi	Muy alta	Muy alta
P.N. Sangay	Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO (1983). Red de más de 324 lagunas, tres volcanes (Sangay, Tungurahua y Altar). Áreas de bosque montano	Son muchos los accesos al Parque y diversos los sitios de interés conectados con el Parque: valle de los Collanes, volcán Altar, lagunas del Altar, laguna	Alta	Alta

	alto y bajo virtualmente inalteradas. Singularidad ecológica de la zona.	Negra, lagunas de Atillo y lagunas de Osogoche.		
P.N. Cajas	Ubicado en la Provincia del Azuay. Comprende un territorio de 28.808 Has., se considera como humedal de vital importancia por el recurso hídrico para la ciudad de Cuenca. Existe un complejo lacustre de más de 200 lagunas.	El acceso es desde la ciudad de Cuenca, por la carretera Cuenca – Pto. Inca – Guayaquil, y desde Guayaquil por la misma vía. El área de influencia es con la ciudad de Cuenca, que es Patrimonio Cultural de la Humanidad.	Alta	Muy alta
Fuente: MINTUR – PMTE – PLANDETUR 2020 Elaboración: Holística Consultores. 2.010				

Análisis: El registro de visitas a las distintas áreas protegidas es uno de los pocos datos oficiales que existen en el país sobre los niveles de atraktividad /notoriedad de los recursos. Son uno de los destinos mayormente visitados en el País, por ese motivo partimos del mayor y emblemático Parque Nacional Galápagos, considerado único en el mundo por sus especies.

Circuitos Turísticos.- La superficie del país y su gran diversidad, hacen de Ecuador un destino fácilmente visitable por el turismo interno o receptor. Es por ello que la mayor cantidad de turistas y excursionistas optan por los circuitos turísticos, pues se realizan uno o más circuitos en pocos días de estadía.

Como se señala en el PLANDETUR 2020, los circuitos turísticos no han sido muy aprovechados en los planes de desarrollo turístico de Ecuador, así como tampoco el desarrollo de corredores turísticos. Por el contrario, Ecuador ha trabajado el turismo en función de la regionalización de sus espacios territoriales, influenciando las acciones específicas de promoción y afectando el mismo desarrollo turístico de áreas homogéneas compartidas por más cantones o inclusive provincias.

Solo en el área amazónica -por la dificultad de los accesos y la ubicación de las facilidades turísticas- que las visitas son organizadas ya sea por operadores como por comunidades indígenas con una gestión basada en circuitos. En todo caso, también aquí se trata de áreas correspondientes a espacios provinciales o cantonales puntuales.

Con relación a las playas de Esmeraldas y Manabí, sobre todo demandadas por el turismo interno de Quito y norte del País, éstas están bien demarcadas en sus niveles provinciales y los circuitos están constituidos por la disponibilidad de las carreteras de acceso y la movilidad interna. Un caso especial es la Ruta del Sol (Santa Elena y parte de Manabí), la Avenida de los Volcanes o el Camino del Inca, que han logrado buenos niveles de organización para su posicionamiento a través de una marca turística puntual (por esta razón estos productos, si bien son circuitos, están registrados en el grupo de “productos con marca”).

Cuadro No. 7

CIRCUITOS TURÍSTICOS

Productos turísticos	Descripción del producto	Áreas de influencia del producto	Notoriedad turismo receptor	Notoriedad turismo interno
Circuitos amazónicos	Circuitos organizados por operadores turísticos y/o por comunidades locales a partir de lodges amazónicos o centros comunitarios, en torno a la observación de la flora, la avifauna local y contacto con las culturas autóctonas que residen en la región para compartir su cosmovisión y sus prácticas tradicionales.	P.N. Yasuní, R.P.F. Cuyabeno, P.N. Sangay, Napo Wildlife Center, R.E. Limoncocha, R.E. Cayambe-Coca, P.N. Llanganates, Puyo	Muy alto	Bajo
Playas de Manabí	Recorridos turísticos en la línea de costa para disfrutar del mar y realizar actividades culturales, y recreativas en periodos vacacionales y feriados.	San Vicente, Bahía de Caraquez, San Clemente, Crucita, Manta, Puerto Cayo, Puerto López, Los Frailes	Bajo	Muy alto
Playas de Esmeraldas	Recorridos turísticos en la línea de costa para disfrutar del mar y realizar actividades culturales, y recreativas en periodos vacacionales y feriados.	Esmeraldas, CastelNuovo, Atacames, Súa, Same, Tonsupa, Mompiche	Bajo	Muy alto
Fuente: MINTUR – PMTE – PLANDETUR 2020 Elaboración: Holística Consultores. 2.010				

Análisis: Es necesario tomar en cuenta que la comercialización de los productos turísticos, para una mejor lectura por parte del mercado internacional, no debe hacerse solo en función de una región, provincia o cantón “político”, sino en función de una región turística, cuyos límites están dados por los recursos y atractivos presentes en un determinado territorio.

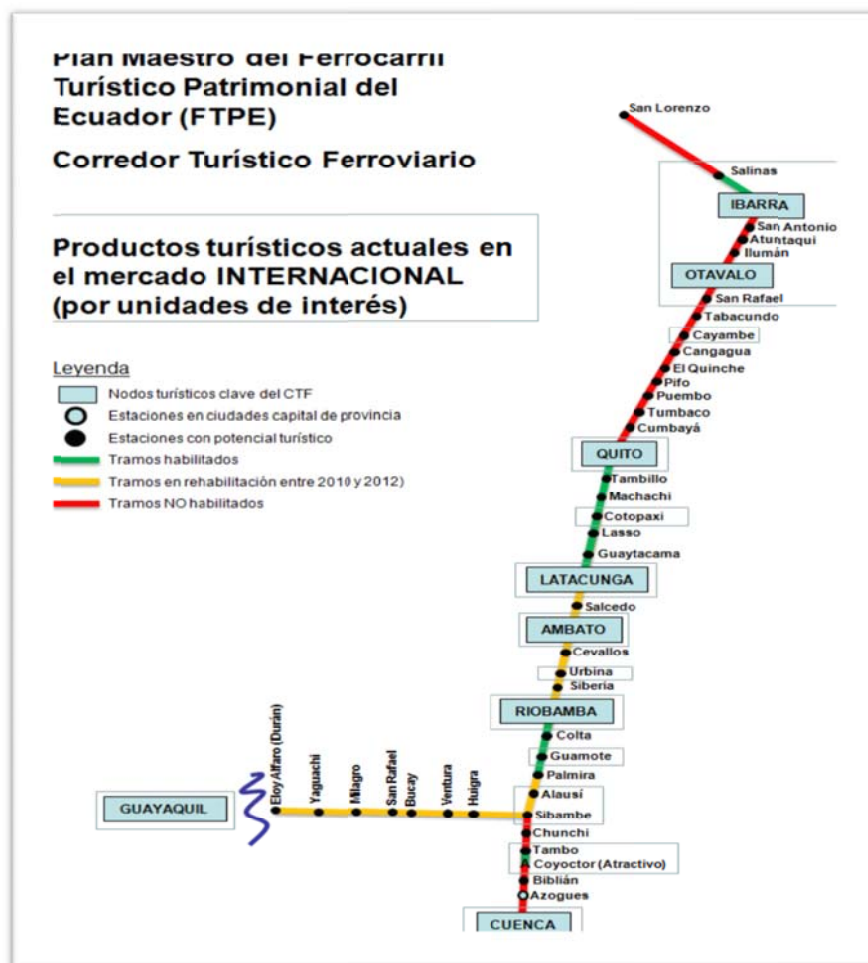
### 2.2.9.3.- El producto turístico en el contexto del Corredor Turístico Ferroviario CTF

Los gráficos que se presentan a continuación buscan facilitar la planificación turística estratégica de productos, destinos, tramos, uso de las estaciones y gestión operativa a lo largo y ancho del Corredor Turístico Ferroviario del Ecuador. Se utilizó la secuencia del semáforo, que tiene los colores de espera, adelante y parada; con esa lógica tenemos que:

- *Verde*: operando; tramos de Ibarra–Salinas; Quito–Latacunga; Riobamba–Sibambe; Tambo–Coyector.
- *Rojo*: sin operatividad: Salinas–San Lorenzo; Ibarra–Otavalo; Otavalo–Quito; Sibambe–Cuenca.
- *Amarillo*: en trámite o en proceso de recuperación: Latacunga – Riobamba; Durán – Sibambe.

Gráfico No.16

#### PRODUCTOS TURÍSTICOS ACTUALES EN EL MERCADO INTERNACIONAL

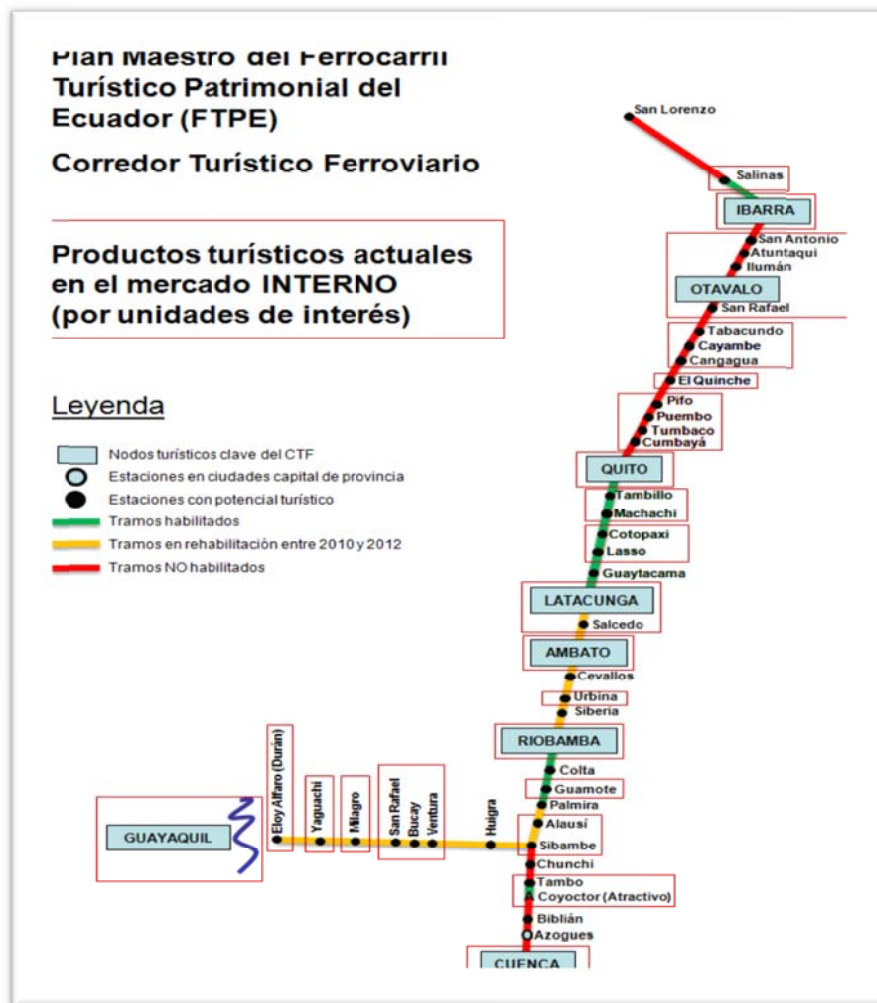


Fuente: Datos de Ferrocarriles del Ecuador. Elaboración: Grupo consultor Holística



Análisis: Los productos han sido consolidados por unidades de interés turístico, de acuerdo con el consumo actual de los usuarios. Los nodos turísticos clave representan centros operativos dentro del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

Gráfico N. 17  
 PRODUCTOS TURÍSTICOS DE DEMANDA INTERNA EN EL CTF  
 (POR UNIDADES DE INTERÉS)



Fuente: Datos de Ferrocarriles del Ecuador. Elaboración: Grupo consultor Holística

Análisis: Los productos han sido consolidados por unidades de interés turístico, de acuerdo con el consumo actual de los usuarios. Los nodos turísticos clave representan centros operativos dentro del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

#### 2.2.9.4.- Análisis de la Demanda Turística

El principal problema en el proceso investigativo ha sido la falta de información estadística, análisis oficial e inteligencia de mercados en general.

El primer planteamiento a tener en cuenta es que el turista es un viajero mucho más informado que en el pasado y busca la mejor relación calidad-precio. No es atraído por tópicos trillados acerca del destino sino por la promesa de una experiencia nueva, auténtica y de calidad.

Un segundo planteamiento es la tendencia del viajero hacia una organización individual del viaje, con escasa antelación y adquisición de ofertas de última hora. Se han incrementado los viajes de larga distancia y aquellos motivados por la visita a familiares y amigos.

Los nuevos aliados de la oferta turística de los países son las compañías aéreas de bajo costo, que amplían progresivamente su red de rutas y promueven viajes por impulso, debido a sus precios atractivos y campañas de marketing agresivas; e Internet, que extiende la distribución masiva del producto en los diferentes mercados emisores.

Nuevos destinos en expansión y con una buena relación calidad-precio compiten con destinos consolidados. En este sentido el diseño de productos simples (por sobriedad, por logo, por nombres) aunque emotivos y concretos en su contenido es el as bajo la manga de los organizadores y promotores de viajes.

#### 2.2.9.5.- Caracterización del paisaje natural y cultural

El establecimiento del ferrocarril, cuya vida útil y motor de la economía nacional duró un siglo, queda al iniciar el siglo XXI con tres tramos en sobrevivencia, que son: Chimbacalle-Tambillo, y Machachi-Latacunga, con transfer desde Tambillo a Machachi; Alausí-Sibambe; Ibarra-Salinas, que representa 122,7 kilómetros de los 964,6 kilómetros de vía construidos como sistema, lo que justifica su rehabilitación y reciclaje bajo un concepto diferente.

La transformación del medio de transporte al servicio turístico ha sido una alternativa de reciclaje de los equipos, maquinaria e infraestructura para mantener la vigencia del ferrocarril, en un cambio cuantitativo, pero sobre todo cualitativo, de medio de transporte a patrimonio cultural de carácter histórico. En esta concepción, el sistema ferroviario, con todas sus estaciones y servicios son Patrimonio Cultural del Estado

pero no todo el sistema es atractivo turístico, ya que el turismo exige condiciones de competitividad funcional y económica para su establecimiento, aspectos que no entran como condición indispensable en la valoración patrimonial.

El cambio cualitativo que incorpora el turismo cultural es el reciclaje de la maquinaria y la vía mediante la experiencia que produce el viaje, que inunda los sentidos, con sonidos, velocidad, tecnología. Detiene el tiempo cotidiano del siglo XXI, para experimentar momentáneamente el tiempo de la máquina del siglo XX, en un escenario que es un espacio singular: la ciudad o un escenario rural que entretiene en la experiencia de conocer un país diferente al que presenta la carretera y la autopista.

El uso social del patrimonio y la generación de empleo a partir del turismo, se aspira que no sea únicamente en el campo de los servicios turísticos, sino en la generación y recreación del patrimonio cultural inmaterial, una cualidad que reside en las personas que experimentaron un estilo de vida relacionado con el tren, y en la memoria que revive las historias de los ferrocarrileros, relatos sobre la tecnología de la máquina y la organización gremial, la gastronomía alrededor de las estaciones, las fiestas cívicas y religiosas en las que el ferrocarril forma parte del imaginario urbano. Estos actores sociales deben ser tomados en cuenta y su participación deberá tener prioridad en proyectos de conservación del patrimonio inmaterial, así como en los proyectos de “regeneración” urbana que tienden a la expulsión social indiscriminada.

Cuadro No. 8

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL DIAGNÓSTICO INICIAL DE LAS CAFETERÍAS DEL TREN

Conclusiones	Recomendaciones
<ul style="list-style-type: none"> <li>Turismo es necesario, pero no suficiente para un Desarrollo Económico Territorial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluar las condiciones territoriales macro y micro.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>El rol estratégico en el Desarrollo Económico Territorial debe ser el innovar la motivación al emprendimiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analizar cuáles son los clientes estratégicos no sólo del ferrocarril sino también de los territorios.</li> <li>Desarrollar una estrategia de negocios paralela a la estrategia de recuperación patrimonial del ferrocarril.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La facilitación no es suficiente para promover el desarrollo local. Se necesita trabajar a nivel político para lograr el involucramiento y cumplimiento de competencias por parte de los municipios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortalecer la capacidad de incidencia política.</li> <li>Incidir políticamente para que los GADs cumplan con sus competencias.</li> <li>Promover la conformación de espacios de</li> </ul>

	coordinación inteinstitucionales.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La consolidación de relaciones con actores de las comunidades pasa por un período de <i>tira y afloja</i> mutuo porque la selección inicial ha obedecido más a la urgencia que a otros criterios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomarse más tiempo para la selección de actores sociales.</li> <li>• Validar la metodología propuesta.</li> <li>• Delimitar con claridad las funciones de Comercialización y Desarrollo Local.</li> <li>• Mantener informada a la población sobre los procesos y su avance.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donde hay posibilidad de aliarse los procesos tienen más oportunidades de fortalecerse y sostenerse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover las alianzas estratégicas.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El trabajo con turismo en las localidades por donde pasa el ferrocarril puede combinar modalidades de gestión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomar en cuenta las diferencias entre lo urbano y lo rural.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El dar vida a estaciones después de rehabilitadas se torna más compleja por el involucramiento de la gente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguir dando oportunidad a organizaciones comunitarias.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Café del Tren un tipo de emprendimiento seguro,... pero lento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Involucrar más a la población en la identificación de nuevos productos turísticos y en el mejoramiento de la calidad.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo Local no puede estar invisibilizado ante otras dependencias de la FEEP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo Local puede transversalizar el enfoque planificando conjuntamente con operaciones.</li> <li>• Aunque se cuenta con orgánico aún se requiere clarificar funciones en las filiales.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cada región presenta sus propias características y demanda creatividad de facilitadores</li> <li>• La capacitación es siempre necesaria.</li> <li>• Es difícil cuantificar buena parte del trabajo de la facilitación porque es cualitativo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propiciar un intercambio continuo de las experiencias de los facilitadores</li> <li>• Propiciar espacios de capacitación en temas demandados por los facilitadores.</li> <li>• Proponer indicadores que den cuenta del trabajo cualitativo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La estrategia de intervenir en los dos niveles lo urgente y lo importante ha ayudado a cumplir con compromisos coyunturales y en avanzar con las líneas estratégicas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encontrar la manera de no interferir en la planificación de las filiales y de la UDL.</li> </ul>
Fuente: Plan Maestro 2.009.	
Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)	

### 2.3.- FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

El 16 de Octubre del año 2.008 una nueva administración asume la Gerencia General de la empresa, se encuentra junto con su equipo de trabajo, frente a una realidad poco alentadora y una muestra de ello eran las instalaciones en las cuales funcionaban las oficinas administrativas del ferrocarril ubicadas en las calles Bolívar Qe543 y García Moreno del Centro Histórico de Quito.

Dichas instalaciones emanaban un olor poco agradable siendo una característica difícil de olvidar por quienes iniciaban allí su nuevo trabajo, la infraestructura era precaria, deficiente, con poca iluminación y ventilación, el equipamiento tecnológico

(computadoras) cubría el 50% de las oficinas y el otro 50% utilizaba máquinas de escribir, existía una comunicación deficiente entre las estaciones, cada una utilizaba un servidor de Internet diferente, no existía un inventario de bienes inmuebles, bienes muebles, faltaba la legalización de planos de levantamiento de bodegas, se arrendaba vehículos para el transporte de los ejecutivos, no existía guardianía privada en las estaciones de tren.

En Recursos Humanos no existía una normativa interna, ni lineamientos básicos de trabajo para el personal, el mismo que estaba conformado por 743 personas dentro del Código de Trabajo y LOSSCA de las cuales solo cuatro ostentaban un título de cuarto nivel y solo el 1% del personal se encontraba dentro de los 20 a 30 años, contrastando con que el 83% superaba los 40 años de edad y que 429 de los empleados solo terminó la primaria, no existía capacitación laboral, ni se seguridad industrial, el 31 de diciembre de 2.008 se hace una invitación a la venta de renuncias del personal, acogiéndose a esta el 75% de forma libre y voluntaria; con una indemnización justa y oportuna y lo más importante sin conflicto laboral, obteniéndose incluso un reconocimiento por parte del Sr. Eco. Rafael Correa Delgado, actual Presidente de la Republica, por ser la única empresa estatal que ha conseguido esto.

Tabla No. 18  
DATOS DEMOGRÁFICOS

Por edad		Formación académica	
Años	Porcentaje %	Nivel	Número #
20-30 años	1%	Cuarto Nivel	4
31-40 años	16%	Postgrado	3
41-50 años	55%	Tercer Nivel	39
51-60 años	25%	Bachillerato	127
61 o más	3%	Primaria	429
Fuente: Plan Maestro 2.009.			
Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)			

Análisis: La tabla superior muestra los datos demográficos sobre edad y nivel académico de los empleados de la Empresa Ferroviaria Ecuatoriana EFE.

El trabajador ferroviario se desarrolla en una cultura diferente en la cual el objetivo era desaparecer el sistema ferroviario desde hace más de 15 años, porque atenta contra el transporte pesado.

El área jurídica siempre ha estado involucrada con los juicios por pérdida y robo de los bienes correspondientes a la superestructura de la línea férrea, los juicios de trabajo desde la primera compra de renuncias desde 1997 y finalmente los juicios con proveedores que incumplen con sus responsabilidades.

En cuanto a desarrollo local, no existía información sobre los sitios que atraviesa la línea férrea, en comunicación social, solo se encontró un archivo con los recortes de prensa escrita sobre los temas más importantes del tren y el departamento de Marketing y archivo general no existían.

Comercialización se había mantenido solo con la coordinación y venta de boletos para los tramos habilitados del ferrocarril, mientras que operaciones buscaba rescatar la maquinaria reparándola con repuestos de otras para que al menos alguna funcione.

Cuadro No. 9

AÑO 2.007

Infraestructura	Desarrollo Local y Turismo	Empresa
<ul style="list-style-type: none"> <li>• No existe una hoja de ruta ni planificación que permita la rehabilitación del ferrocarril.</li> <li>• Se dejaron que los bienes del ferrocarril se destruya.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El EFE no se hacia cargo de esta área.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Administración obsoleta.</li> <li>• Exceso de funcionarios y trabajadores para la operación y administración de 120Km.apox. de vía de 980 Km. existentes.</li> <li>• No existe un control a los bienes de la Empresa.</li> </ul>
<p>Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)</p>		

Análisis: En estas condiciones se recibió la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos EFE, en el año 2.007.

#### 2.4.- CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

El patrimonio turístico del Corredor Turístico Patrimonial (C.T.F). comprendido por infraestructura, planta, facilidades turísticas y organismos de gestión se concentra principalmente en las ciudades de mayor importancia como Guayaquil, Riobamba, Ambato, Latacunga, Quito, Cayambe, Otavalo, Ibarra, Azogues y Cuenca. 47 estaciones cuentan características para ser consideradas como sitios turísticos.

El material ferroviario que podría ser rehabilitado para ser exhibido en museos está depositado en los cuatro talleres de mantenimiento de la FEEP: Centro de Interpretación de Chimbacalle, Quito (Chiriacu), Durán, Riobamba e Ibarra.

Existen 151 atractivos turísticos complementarios en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) con la capacidad de atraer a turistas nacionales y extranjeros. De éstos, 47 atractivos son naturales y 102 culturales. La mayor cantidad de atractivos culturales están ubicados en las ciudades de Quito y Cuenca.

Se identificó un total de 12 áreas protegidas, que incluyen 15 de los 47 atractivos naturales. Adicionalmente 24 Áreas de Importancia para las Aves (IBA's por sus siglas en inglés) de las cuales 18 constan como atractivos naturales y 5 sitios Convenio RAMSAR (El Convenio de Ramsar, o Convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitats de Aves Acuáticas) de los 14 humedales identificados como atractivos naturales.

La mayoría de estaciones se encuentra a distancias de entre 10, 20 y 30 kilómetros con relación a los diversos puntos de interés turístico, sin embargo, es necesario destacar la ausencia de servicios organizados de transporte, para los atractivos naturales, la conectividad es difícil por el estado de las vías, la falta de información, señalización y de medios de transporte.

La mayoría de las facilidades turísticas básicas se concentran en las principales ciudades. Fuera de estas prácticamente no existen facilidades complementarias o servicios turísticos de apoyo, a parte de algunas iniciativas informales. Los servicios turísticos caracterizados como “turismo comunitario” están localizados en 6 provincias: Cañar, Chimborazo, Tungurahua, Cotopaxi, Imbabura, y Azuay.

La ausencia de puestos de auxilio y de servicios de emergencia desde las diversas estaciones hacia los puntos de interés provoca una sensación de inseguridad. Esto ocurre con todos los accesos a atractivos de alta y media montaña.

El turismo interior se centra en zonas accesibles por carretera. Consiste en desplazamientos cortos y en muchos casos sin pernoctaciones en el destino. Se trata de un turismo de excursión, de bajo gasto, focalizado en la conexión con vías

principales como la panamericana. Únicamente las ciudades Patrimonio de la Humanidad atraen a un número significativo de turistas, sobre todo internacionales. El turismo nacional centra sus preferencias en el descanso, entretenimiento y en los espacios naturales.

En el 2.008, los ingresos de divisas por turismo alcanzaron la cifra de 766.4 millones de dólares con un incremento del 22, 4% en relación al 2.007. Los meses de mayor afluencia de visitantes internacionales al Ecuador son de enero a marzo, de junio a agosto y diciembre. Las visitas se acentúan en los meses de junio a agosto.

En cuanto al Benchmarking, como indican las iniciativas que se están desarrollando en toda Latinoamérica, existe la oportunidad de promover el turismo por medio de ferrocarriles turísticos, respetando su carácter patrimonial y ofreciendo participación a organizaciones comunitarias y autoridades locales.

Los ferrocarriles turísticos no tienen rentabilidad por sí mismos como negocio de transporte de pasajeros, por lo tanto el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias necesita seguir siendo asegurado desde el sector público.

En el ámbito institucional se puede decir que los distintos departamentos que existían no tenían una línea de trabajo definida, al igual que su personal, el mismo que se encontraba con una cultura de trabajo antigua, sin motivación y “deteriorándose junto con el ferrocarril”.

Cuadro No. 10

AÑO 2.008

Infraestructura	Desarrollo Local y Turismo	Empresa
<ul style="list-style-type: none"> <li>• No existe una hoja de ruta ni planificación que permita la rehabilitación del ferrocarril</li> <li>• Se logra a penas un 20% de la rehabilitación del tramo Quito - Latacunga, las estaciones tienen un 30% de avance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Declaratoria del ferrocarril como patrimonio cultural de la nación.</li> <li>• Creación del proyecto emblemático del ferrocarril para fortalecer su planificación de gestión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exceso de funcionarios y trabajadores para la operación y administración de 120Km.aprox. de vía de 980 Km. existentes.</li> <li>• La EFE no cuenta con la capacidad para asimilar la nueva contratación pública</li> <li>• Se gasta apenas el 15% del gasto de inversión.</li> </ul>
<p>Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)</p>		

Análisis: Este es un cuadro resumen después de realizado el diagnóstico de la empresa iniciado en octubre del 2.008.



## CAPÍTULO III

### 3.- PLANIFICACIÓN

Para iniciar con la planificación se debe tener en claro la visión, misión y los objetivos de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública.

Cuadro No. 11

#### MISIÓN Y VISIÓN

Misión	Visión
<p>Administrar y operar con eficiencia el sistema ferroviario turístico – patrimonial y contribuir al desarrollo socioeconómico del país, mediante el fortalecimiento de las actividades productivas, que fomenten el turismo y la valoración histórico-patrimonial, con responsabilidad social</p>	<p>En el año 2014, la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos será una entidad moderna, eficiente, técnicamente operada, transparente y rentable, que promueva dentro del Sistema Ferroviario Nacional el desarrollo de las economías locales y micro regionales, bajo un enfoque turístico, que incida en la valoración y en el reconocimiento Patrimonial Histórico, tanto a nivel nacional como internacional.</p>
<p>Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)</p>	

Análisis: La Misión y la Visión son la base para iniciar el cambio.

Cuadro No. 12

#### OBJETIVOS INSTITUCIONALES

Infraestructura	Desarrollo Local y Turismo	Empresa
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitar paulatina e integralmente el sistema ferroviario (vías, estaciones, equipo Tractivo conservando su patrimonio).</li> <li>• Recuperación emergente de la Infraestructura del Sistema Ferroviario Ecuatoriano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyar el desarrollo económico local y la participación de los actores públicos y privados, bajo un enfoque turístico, patrimonial, cultural y solidario.</li> <li>• Facilitar productos turísticos patrimoniales comunitarios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estructurar una empresa pública que administre eficientemente el sistema ferroviario turístico patrimonial, y que responda a las necesidades de la demanda y de la gestión empresarial moderna.</li> </ul>
<p>Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)</p>		

Análisis: en el cuadro superior se presentan los objetivos institucionales en cada una de las tres áreas: infraestructura, desarrollo local y turismo y finalmente empresa.

### 3.1 PLANIFICACIÓN DE LA GESTIÓN

Lo primero fue realizar un diagnóstico rápido pero exhaustivo, tratando de abarcar todos los componentes principales para gestionar el desarrollo del proyecto de manera integral. Generalmente no se hace un diagnóstico o se lo hace ligeramente, recogiendo solo lo que ocurre alrededor del espacio de gestión; no se lo relaciona con su entorno inmediato, peor con el territorio regional o nacional

Cuadro No. 13  
GESTIÓN INMEDIATA

Acciones Urgentes	Acciones Importantes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hito presidencial Quito – Latacunga (RECUPERACIÓN EMERGENTE)</li> <li>• Recuperación de otros tramos:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Urbina - Sibambe</li> <li>– Ibarra – Primer Paso</li> <li>– Tambo – Coyoctor</li> </ul> </li> <li>• Rehabilitación de estaciones</li> <li>• Definición de hoja de ruta técnica y política.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación del Ferrocarril               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Estudio</li> <li>– Rehabilitación</li> </ul> </li> <li>• Construcción nueva Empresa del Ferrocarril Turístico – Patrimonial</li> <li>• Ley de Ferrocarriles (Fondo)</li> <li>• Dinamización economías locales</li> <li>• Socio Patrimonio</li> </ul>
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)	

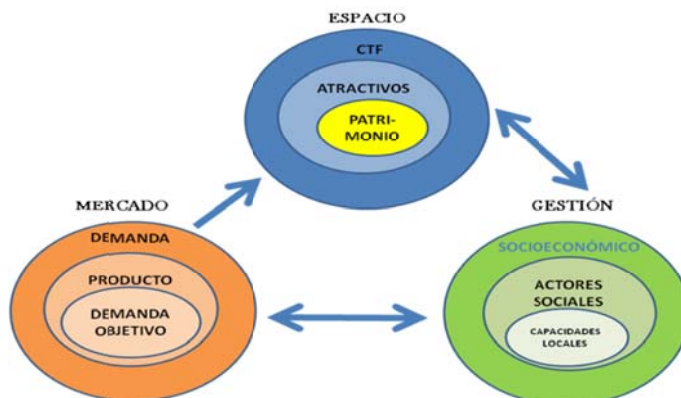
Análisis: Con la información contextual y del diagnóstico se definió una forma de gestión inmediata, donde la presión por los temas políticos y técnicos exigió tomar acciones urgentes, mientras se desarrolla las importantes de manera paralela.

La Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) elaboró el *Plan Maestro del Ferrocarril Turístico Patrimonial*, como una herramienta guía para la gestión de los Ferrocarriles Ecuatorianos, que aportará un conjunto de programas y proyectos destinados a dinamizar las economías locales implicadas en el denominado Corredor Turístico Ferroviario, mediante el turismo y la valoración del patrimonio natural y cultural, como se establece en los Términos de Referencia.

El proceso de trabajo empleado en la consultoría del Plan Maestro del Tren Turístico y patrimonial, parte de la conceptualización de tres elementos: Espacio, Mercado y Gestión; que son la base del proceso de planificación. Como se muestra a continuación.

Gráfico N.18

ESTRUCTURA DE PLANIFICACIÓN DEL CTF



Fuente y Elaboración: Holística Consultores. 2.010

Análisis: La visión de la gestión esta es a nivel macro y micro, de ámbito público y privado, sus componentes más importantes son el aspecto socioeconómico (indicadores de índole económicos, producción, industrial, etc.). El turismo surgen como una actividad complementaria, en donde los actores sociales generan capacidades locales de cara a satisfacer al mercado, que adquiere una visión de intercambio económico (bienes – mercancías – precios), este nivel de acción es recíproco:

GESTIÓN ↔ MERCADO.

Los componentes del elemento mercado son la demanda, el producto y la demanda objetivo, esta visión es en única vía, con respecto al espacio:

MERCADO → ESPACIO.

El espacio de actuación geográfico contiene a los diferentes elementos entre ellos al Corredor Turístico Ferroviario (CTF); a su vez la base prima de toda actividad turística dentro de este espacio son los atractivos turísticos naturales y culturales, los cuales sumados a los accesos (vías de comunicación) y las facilidades, conforman el patrimonio turístico de un destino determinado. La vía de comunicación es:

ESPACIO ↔ GESTIÓN.

El análisis se ha enfocado en los factores clave para el éxito del Ferrocarril turístico, resaltando sus fortalezas y debilidades diferenciales internas, han sido comparadas de

manera objetiva y realista con la competencia (benchmarking) y corroboradas las oportunidades y amenazas del entorno.

### 3.2.- OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Cuadro No. 14  
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Problemas	Objetivos estratégicos
1. Existen limitaciones en la estructura de Ferrocarriles del Ecuador, como empresa pública, para emprender las nuevas responsabilidades que se desprenden de la declaratoria patrimonial y de la asignación de funciones turísticas al ferrocarril.	1. Establecer un modelo para la gestión interna de Ferrocarriles del Ecuador, con la finalidad de facilitar el cumplimiento efectivo de sus nuevas responsabilidades, que se desprenden de la declaratoria patrimonial y de la asignación de funciones turísticas al ferrocarril.
2. Existen debilidades en la coordinación interinstitucional para el desarrollo integral del CTF y sus zonas asociadas en función de la operación y el desarrollo de productos turísticos.	2. Definir estrategias y suscribir convenios de colaboración interinstitucional para el desarrollo integral del CTF y sus zonas asociadas en función de la operación y el desarrollo de productos turísticos
3. A lo largo del CTF se han desarrollado iniciativas y productos turísticos desde los ámbitos público, privado y comunitario que no están suficientemente articulados, tanto a la operación ferroviaria, como a la puesta en valor del patrimonio cultural y natural de la vía férrea.	3. Coordinar una mejor articulación de las iniciativas y productos turísticos públicos, privados y comunitarios presentes en el CTF con la operación ferroviaria y la puesta en valor del patrimonio cultural y natural de la vía férrea.
4. Hay la necesidad de definir el rol de Ferrocarriles del Ecuador y de las otras instancias implicadas en la puesta del mercado de los productos turísticos ferroviarios y del CTF, de manera que se facilite su posicionamiento efectivo, competitivo y rentable	4. Definir la modalidad más eficiente de intervención de Ferrocarriles del Ecuador y de las otras instancias implicadas en actividades de mercadeo, a fin de facilitar el posicionamiento efectivo, competitivo y rentable de los productos turísticos ferroviarios y del CTF.
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)	

Análisis: A partir de los datos del análisis diagnóstico se identificaron cuatro problemas, los cuales fueron convertidos en objetivos estratégicos para la gestión y operación exitosa del FTP por parte de Ferrocarriles del Ecuador y de los actores involucrados en su desarrollo.

### 3.3.- METAS ESTRATÉGICAS

El establecimiento de metas para el enfoque de la formulación estratégica debe basarse en los insumos previos que dan soporte a los objetivos estratégicos, las metas deben tener indicadores medibles que respondan a la solución de los problemas.

Sin embargo ciertas dificultades en la recopilación de información y debilidades estadísticas, junto a la falta de datos actualizados respecto a preferencias del mercado y demanda, obligan a establecer un esquema de metas que se concretan en indicadores de acuerdo con las disponibilidades de información más fiables, mientras se aplican las previsiones de los proyectos definidos en el programa de gestión y seguimiento del Plan Maestro.

Cuadro No. 15

METAS ESTRATÉGICAS

Meta para el objetivo estratégico	Indicadores:
1. Contar con un esquema de Operación ferroviaria para todos los productos turísticos ferroviarios consistente y asegurado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplimiento del cronograma de recuperación de la vía Durán – Quito</li> <li>• Porcentaje del patrimonio inmobiliario a) inventariado; b) recuperado; c) reconstruido y en uso.</li> <li>• Porcentaje del patrimonio ferroviario a) inventariado; b) incluido en proyectos de recuperación; c) recuperado y en operación.</li> <li>• Cobertura ingresos ordinarios/inversiones</li> <li>• Cobertura ingresos totales /inversiones</li> <li>• Cumplimiento del contrato programa para la financiación de Ferrocarriles del Ecuador</li> </ul>
2. Mejora sustancial y cuantificable de los indicadores de desarrollo y disminución de la pobreza en toda el área del CTF.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de población beneficiaria genérica conectada a procesos de servicios para el FTPE</li> <li>• Variación de los índices de pobreza en el CTF por espacios definidos en el P.M.</li> </ul>
3. Alcanzar un porcentaje sustancial de participación de las iniciativas y productos turísticos públicos, privados y comunitarios con la operación ferroviaria y la puesta en valor del patrimonio cultural y natural de la vía férrea.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversión neta asociada a los productos y servicios del FTPE</li> <li>• Censo de empresas de servicios turísticos participando en productos asociados al CTF</li> <li>• Proyectos comunitarios presentados</li> <li>• Productos comunitarios operativos</li> </ul>
4. Generar ingresos suficientes procedentes de la venta de productos turísticos ferroviarios y de tramos ferroviarios de los productos turísticos asociados al CTF para lograr el equilibrio económico de la operación ferroviaria.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Índice de cobertura de ingresos sobre gastos en la operación ferroviaria</li> <li>• Ratio de cobertura ingresos ordinarios/inversiones</li> <li>• Ratio de cobertura ingresos totales /inversiones</li> <li>• Clientes totales de productos turísticos ferroviarios</li> <li>• Clientes totales de todos los productos turísticos ferroviarios y asociados al CTF</li> </ul>
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)	

Análisis: Para la valoración de alcance de las metas se establecen índices ponderados que implique determinar el peso correspondiente a cada uno de los indicadores.

La cuantificación del cumplimiento de metas se realiza mediante presentaciones numéricas de 1 a 10, donde 1 es el incumplimiento total y 10 el cumplimiento absoluto. Una primera valoración de estos indicadores en su situación actual sirve de punto de partida para establecer la posición intermedia de 5.

**Cuadro No. 16**  
**ESTRATEGIAS DE DESARROLLO POR OBJETIVOS IDENTIFICADOS**

Objetivos estratégicos	Estrategias
1. Establecer un modelo para la gestión interna de Ferrocarriles del Ecuador, con la finalidad de facilitar el cumplimiento efectivo de sus nuevas responsabilidades, que se desprenden de la declaratoria patrimonial y de la asignación de funciones turísticas al ferrocarril.	<p><i>1.1 Estrategias de gestión turística y patrimonial de Ferrocarriles del Ecuador</i></p> <p>1.1.1 Operatividad ferroviaria 1.1.2 Gestión patrimonial emblemática 1.1.3 Rentabilidad y equilibrio financiero 1.1.4 Complementariedad 1.1.5 Gestión concesionada 1.1.6 Patrocinio 1.1.7 Modernización</p>
2. Definir estrategias y suscribir convenios de colaboración interinstitucional para el desarrollo integral del CTF y sus zonas asociadas en función de la operación y el desarrollo de productos turísticos	<p><i>2.1 Estrategias de vinculación con destinos, infraestructuras de accesibilidad y conectividad</i></p> <p>2.1.1 Progresividad 2.1.2 Institucionalización 2.1.3 Cooperación nacional e internacional 2.1.4 Integración 2.1.5 Separación operativa</p>
3. Coordinar una mejor articulación de las iniciativas y productos turísticos públicos, privados y comunitarios presentes en el CTF con la operación ferroviaria y la puesta en valor del patrimonio cultural y natural de la vía férrea.	<p><i>3.1 Estrategias de facilitación y ordenamiento del espacio turístico ligado al CTF</i></p> <p>3.1.1 Zonificación 3.1.2 Priorización 3.1.3 Coordinación 3.1.4 Sustentabilidad 3.1.5 Complementariedad 3.1.6 Calidad 3.1.7 Realismo 3.1.8 Interpretación focalizada</p> <p><i>3.2 Estrategias para el desarrollo productos turísticos</i></p> <p>3.2.1 Tematización 3.2.2 Accesibilidad comercial 3.2.3 Enfoque a públicos objetivos 3.2.4 Accesibilidad comercial 3.2.5 Enfoque a públicos objetivos 3.2.6 Rentabilidad 3.2.7 Distribución del gasto 3.2.8 Respaldo de marca 3.2.9 Tecnificación 3.2.10 Diseño abierto 3.2.11 Conectividad ferroviaria</p>
4. Definir la modalidad más eficiente de intervención de Ferrocarriles del Ecuador y de las otras instancias implicadas en actividades de	<p><i>4.1 Estrategias de interpretación y posicionamiento</i></p> <p>4.1.1 Referenciación 4.1.2 Universalización 4.1.3 Generación de atributos</p>

mercadeo, a fin de facilitar el posicionamiento efectivo, competitivo y rentable de los productos turísticos ferroviarios y del CTF.	4.1.4	Sistematización
	4.1.5	Integración de políticas turísticas
	4.1.6	Historicidad
	4.2	<i>Estrategias de comercialización y comunicación</i>
	4.2.1	Tercerización
	4.2.2	Segmentación de mercados
	4.2.3	Branding
	4.2.4	Garantía
	4.2.5	Transparencia
	4.2.6	Comunicación diferenciada
4.2.7	Internacionalización	
4.2.8	Supervisión	
Fuente: Plan Maestro 2.009.		
Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)		

### 3.4.- ESCENARIOS

La previsión de escenarios es una herramienta de planificación que permiten medir y elegir alternativas de desarrollo. Los escenarios son flexibles, constituyen un proceso de aprendizaje, son participativos, usan diferentes métodos, combinan datos cualitativos y cuantitativos.

En general, todas las alternativas suponen que el espectro de análisis contemple al menos tres dimensiones:

- La más pesimista
- La más probable.
- La más optimista.

Con un conjunto de futuros alternativos que conducen a cada dimensión por distintos caminos, se puede percibir mejor lo que debe limitarse o promoverse y se obtiene una perspectiva útil acerca de las clases de decisiones que son necesarias y el momento en que deben tomarse. Se amplía la capacidad de comprender mejor los diferentes factores y sus relaciones, además de sus consecuencias importantes.

Para evitar que los escenarios se conviertan en representaciones arbitrarias de la evolución del alcance de las metas, éstos estarán ligados al establecimiento de criticidades para cada una de las metas.

Escenario Pesimista: el promedio de las valoraciones de cumplimiento de las metas propuestas se encuentra entre 5 y 6. Se considerarán críticos todos los valores de meta por debajo de 4. Se mantienen los valores promedio de los indicadores. No hay avances significativos en el cumplimiento de las metas. El efecto de la aplicación de las recomendaciones y proyectos del plan maestro produce un efecto lento y se alargan los plazos de cumplimiento de las metas más allá del umbral del tiempo.

Escenario Probable: el promedio de las valoraciones de cumplimiento de las metas propuestas se encuentra entre 6 y 7. Se consideran críticos todos los valores por debajo de 6. Se producen avances no consolidados en la mayoría de los indicadores. Se produce una tendencia significativa hacia el cumplimiento de las metas. El efecto de la aplicación de las recomendaciones y proyectos del plan maestro produce los efectos esperados y se pueden cumplir las metas dentro del umbral del tiempo.

Escenario Optimista: el promedio de las valoraciones de cumplimiento de las metas propuestas se encuentra por encima de 7. Se consideraran críticos todos los valores por debajo de 7. Se producen avances significativos y consistentes en el cumplimiento de todas las metas. Pueden alcanzarse las metas previstas antes de alcanzar el umbral temporal del tiempo.

En el caso del FTP, la previsión de la demanda de productos turísticos ferroviarios puede ser proyectada, siguiendo las previsiones de crecimiento, ya sea del turismo mundial como las del turismo en Ecuador (nacional e internacional).

Cuadro No. 17

ESTIMACIÓN DE MERCADOS INTERNOS PRIORITARIOS PARA EL PRODUCTO “TREN”

Categoría de prioridad	Mercados emisores	Desplazamientos estimados 2.009
<i>MERCADOS CLAVE:</i> Por volumen de viajeros representan la prioridad de las acciones a lo largo de la ejecución del plan de marketing anual.	Quito, Guayaquil, Cuenca	5.743.291
<i>MERCADOS DE CONSOLIDACIÓN:</i> Para el caso específico del tren, son los mercados que se revelan como yacimientos de viajeros que deben ser trabajados, impulsados y promocionados.	Ambato, Loja, Azogues, Latacunga, Ibarra, Tulcán, Riobamba	774.376
<i>MERCADOS DE REFUERZO:</i> Son los	Áreas urbanas y rurales ubicadas	821.470



viajeros de otras áreas urbanas y rurales, de las diez provincias y 39 municipios a lo largo y ancho del CTF. Son mercados muy interesantes para la planificación de productos específicos del tren.	a lo largo del CTF y no consideradas en la clasificación del PIMTE 2014.	
<b>MERCADOS DE OPORTUNIDAD:</b> Representan una oportunidad para sondear yacimientos de viajeros que signifiquen un punto de inflexión futuro en los canales promocionales.	Manta, Machala, Portoviejo, San Cristóbal, Santa Cruz, Esmeraldas, Macas, Santa Elena, Orellana, Puyo, Lago Agrio, Zamora, Tena y otras áreas urbanas y rurales fuera del CTF	2.822.811
<b>DESPLAZAMIENTOS 2.009 DESDE MERCADOS INTERNOS</b>		10.161.948
Fuente: SIISE, Indicadores Sociales 2.006-2.009; INEC, Proyecciones de Población 2001-2.010; MINTUR PIMTE 2014, datos del Diagnóstico del Plan Maestro. Elaboración: Estimación Holística Consultores 2.010		

Análisis: En el cuadro superior se ha estimado el volumen del *mercado interno* según su jerarquía respecto a los productos específicos del Ferrocarril Turístico Patrimonial (FTP) (excursiones, micro-rutas, cruceros, servicios en las estaciones) y a la oferta complementaria en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Estos han sido identificados con base al diagnóstico previo al presente planteamiento programático y han sido clasificados en diferentes categorías, según el volumen total de desplazamientos país, su ubicación geográfica y perfil de consumo

La presente clasificación se la realizó de acuerdo con los índices de atractividad de mercado e interés turístico de los extranjeros en Ecuador (PIMTE 2014 - Fase III)

Cuadro No. 18

ESTIMACIÓN DE MERCADOS RECEPTORES PRIORITARIOS PARA EL PRODUCTO “TREN”

Mercados receptores prioritarios para el producto “Tren”	Principales mercados emisores mundo	Total arribos a Ecuador 2.009
<b>MERCADOS CLAVE:</b> mercados que aportan mayor valor añadido a la actividad turística de Ecuador. En este sentido, serán los que mayormente usufructuarán de los productos del tren. Su interés podría tener inclusive un gran potencial de nicho para los productos de crucero y excursiones del tren.	Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, España	344.357
<b>MERCADOS COMPLEMENTARIOS:</b> o <i>estratégicos</i> . Son mercados que aunque importantes, no aportan el valor de los mercados clave. Sin embargo representan un gran potencial de desarrollo, tanto a nivel de volumen como de capacidad de consumo.	Canadá, Francia, Italia, Holanda	66.825
Mercados receptores prioritarios para el producto “Tren”	Principales mercados emisores mundo	Total arribos a Ecuador 2.009

<i>MERCADOS DE OPORTUNIDAD</i> : mercados regionales o internacionales cuya motivación no es prioritariamente turística o cuyo volumen es inferior a los anteriores. La inversión de marketing en estos mercados debe ser puntual, orientada a un público específico y con un propósito muy claro.	Colombia, Perú, Argentina, Chile, Brasil, México, Venezuela, Bélgica, Suiza, Austria, Australia, China, Israel, Japón	450.759
ARRIBOS 2.009 - PRINCIPALES MERCADOS EMISORES		861.941
Fuente: Estadísticas MINTUR ENE-DIC 2.009, PIMTE 2014, datos del Diagnóstico del Plan Maestro.		
Elaboración: Estimación Holística Consultores 2.010		

Análisis: Con respecto al *mercado receptor*, según el análisis de perfil del turista realizado en la fase de diagnóstico, se privilegian los mercados considerados más atractivos para el producto “TREN” en todas sus variables y propuestas (excursiones, micro-rutas, cruceros, servicios en las estaciones, etc.).

De ésta información se deduce con claridad que es el mercado interno el que posee una mayor atraktividad respecto al producto tren, no únicamente por su volumen sino, sobre todo, por la capacidad del producto de evocar emociones en varios segmentos y franjas atarías de la población nacional, tal y como prescriben las nuevas herramientas del marketing experiencial-emocional aplicado al turismo.

Mediante la elaboración de un Plan de Marketing y Comunicación, habrá que definir con mayor precisión los segmentos y micro-segmentos en cada uno de los mercados, así como las cuotas a perseguir por parte de Ferrocarriles del Ecuador.

La mayor precisión en los datos determinará las acciones de creación, puesta en marcha y mantenimiento de productos de interés específicos, sin que en este proceso se descuide la adaptación de Ferrocarriles del Ecuador a los nuevos escenarios tecnológicos de distribución, promoción y comercialización turística.

A continuación se presentan los tres posibles escenarios de la demanda potencial hacia el Ferrocarril Turístico Patrimonial (FTP). Dicha demanda incluye a viajeros nacionales e internacionales por carretera, que consumen bienes y servicios disponibles en las estaciones y a los habitantes locales que van apropiándose de las estaciones hasta convertirlas en puntos de referencia fundamentales para la población. La proyección se realiza a tres años, a partir de la información de los cuadros del turismo global hacia Ecuador (por mercados prioritarios) y teniendo en

cuenta la continúa introducción de rutas por parte de Ferrocarriles del Ecuador entre 2.011 y 2.012, hasta completar, en 2.013, el tramo Durán-Quito. Se estima que en 2.013 también se habrán implementado todos los servicios, franquicias o concesiones previstos en las estaciones ferroviarias (café del tren, boutique del tren, internet, correos, lockers, etc.)

#### Escenario Pesimista

Tabla No. 19

MACRO-SEGMENTOS POTENCIALES DE DEMANDA INTERNA

Macro-segmentos	Demanda 2.011	Demanda 2.012	Demanda 2.013
Mercados clave	143.584	201.015	287.165
Mercados de consolidación	11.616	19.359	30.975
Mercados de refuerzo	12.322	12.322	16.429
Mercados de oportunidad	28.228	28.228	36.697
<b>TOTAL</b>	<b>195.748</b>	<b>260.925</b>	<b>371.266</b>
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)			

Análisis: En un escenario pesimista se pretende que la demanda interna se incremente en un 90%.

Tabla No. 20

MACRO-SEGMENTOS POTENCIALES DE DEMANDA RECEPTORA

Macro-segmentos	Demanda 2.011	Demanda 2.012	Demanda 2.013
Mercados clave	10.331	12.052	15.496
Mercados complementarios	1.337	1.671	2.339
Mercados de oportunidad	4.508	6.761	11.269
<b>TOTAL</b>	<b>16.175</b>	<b>20.485</b>	<b>29.104</b>
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)			

Análisis: En un escenario pesimista se pretende que la demanda receptora se incremente en un 80%.

Tabla No. 21

TOTAL DEMANDA INTERNA Y RECEPTORA – ESCENARIO PESIMISTA

Porcentaje de cumplimiento de las metas: 5,5%		
Año	Usuarios servicios tren	Usuarios servicios estaciones
2.011	194.969	16.954
2.012	247.640	33.769
2.013	336.310	64.059
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)		

Análisis: En un escenario pesimista se espera que los usuarios del tren se incrementen en un 75% mientras que los usuarios de los servicios de estaciones lo hagan en un 280%.

Escenario Probable

Tabla No. 22

MACRO-SEGMENTOS POTENCIALES DE DEMANDA INTERNA			
Macro-segmentos	Demanda 2.011	Demanda 2.012	Demanda 2.013
Mercados clave	172.299	218.425	287.165
Mercados de consolidación	15.488	21.683	30.975
Mercados de refuerzo	16.429	18.786	28.644
Mercados de oportunidad	28.228	36.697	46.811
<b>TOTAL</b>	<b>232.444</b>	<b>291.411</b>	<b>393.594</b>
Fuente: Plan Maestro 2.009.			
Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)			

Análisis: En un escenario probable se pretende que la demanda interna se incremente en un 69%.

Tabla No. 23

MACRO-SEGMENTOS POTENCIALES DE DEMANDA RECEPTORA			
Macro-segmentos	Demanda 2.011	Demanda 2.012	Demanda 2.013
Mercados clave	12.052	15.496	20.661
Mercados complementarios	1.671	2.339	3.341
Mercados de oportunidad	6.761	11.269	18.030
<b>TOTAL</b>	<b>20.485</b>	<b>29.104</b>	<b>42.033</b>
Fuente: Plan Maestro 2.009.			
Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)			

Análisis: En un escenario probable se pretende que la demanda receptora se incremente en un 101%.

Tabla No. 24

TOTAL DEMANDA INTERNA Y RECEPTORA – ESCENARIO PROBABLE

Porcentaje de cumplimiento de las metas: 6,5%		
Año	Usuarios servicios tren	Usuarios servicios estaciones
2.011	232.694	20.234
2.012	278.848	38.462
2.013	361.570	69.700
Fuente: Plan Maestro 2.009.		
Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)		

Análisis: En un escenario probable se espera que los usuarios del tren se incrementen en un 55% mientras que los usuarios de los servicios de estaciones lo hagan en un 245%.

Escenario Optimista

Tabla No. 25

MACRO-SEGMENTOS POTENCIALES DE DEMANDA INTERNA

Macro-segmentos potenciales de demanda INTERNA para productos FTP			
Macro-segmentos	Demanda 2.011	Demanda 2.012	Demanda 2.013
Mercados clave	198.015	229.732	299.398
Mercados de consolidación	16.026	20.233	33.210
Mercados de refuerzo	18.537	23.789	39.998
Mercados de oportunidad	29.697	37.980	50.540
<b>TOTAL</b>	<b>262.275</b>	<b>311.734</b>	<b>423.146</b>
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)			

Análisis: En un escenario optimista se pretende que la demanda interna se incremente en un 60%.

Tabla No. 26

MACRO-SEGMENTOS POTENCIALES DE DEMANDA RECEPTORA

Macro-segmentos	Demanda 2.011	Demanda 2.012	Demanda 2.013
Mercados clave	13.774	17.218	24.105
Mercados complementarios	2.005	2.673	3.675
Mercados de oportunidad	9.015	13.523	20.284
<b>TOTAL</b>	<b>24.794</b>	<b>33.414</b>	<b>48.065</b>
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)			

Análisis: En un escenario optimista se pretende que la demanda receptora se incremente en un 95%.

Tabla No. 27

TOTAL DEMANDA INTERNA Y RECEPTORA – ESCENARIO OPTIMISTA

Porcentaje de cumplimiento de las metas: 7,5%		
Año	Usuarios servicios tren	Usuarios servicios estaciones
2.011	264.103	22.966
2.012	303.730	41.418
2.013	395.817	75.394
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)		

Análisis: En un escenario optimista se espera que los usuarios del tren se incrementen en un 50% mientras que los usuarios de los servicios de estaciones lo hagan en un 230%.

Los escenarios descritos encuentran sustento en la información recopilada y analizada en la fase de Diagnóstico del Plan Maestro. En particular respecto a las

metas y objetivos de Ferrocarriles del Ecuador, su entorno político, socio-económico, ambiental, y las variables claves presentes en el Corredor Turístico Patrimonial (CTF), traducidas en metas estratégicas y respectiva propuesta programática.

### 3.5.- ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO DEL CORREDOR TURÍSTICO PATRIMONIAL (CTF)

#### 3.5.1.- Gestión turística y patrimonial

Objetivo 1: Establecer un modelo para la gestión interna de Ferrocarriles del Ecuador, con la finalidad de facilitar el cumplimiento efectivo de sus nuevas responsabilidades, que se desprenden de la declaratoria patrimonial y de la asignación de funciones turísticas al ferrocarril.<sup>38</sup>

#### *Estrategias de gestión turística y patrimonial*

Operatividad ferroviaria: Asegurar la operatividad ferroviaria es la principal misión de Ferrocarriles del Ecuador, tanto en la fase actual como en las fases siguientes del proceso de aplicación del Plan maestro. Se debe tener en cuenta que las fallas en la operación son la principal causa de fracaso comercial de los productos turísticos ferroviarios. Todos los planes y programas relacionados con la gestión deben orientarse a asegurar la operatividad regular y consistente de los servicios ferroviarios como prioridad principal, limitando, por tanto, la puesta en servicio de productos y tramos cuya operatividad no esté asegurada.

Gestión patrimonial emblemática: En la gestión de los bienes patrimoniales del Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE), Ferrocarriles del Ecuador debe orientar su gestión mediante un proceso de progresiva limitación de su responsabilidad, hasta dejar únicamente para su gestión directa los elementos patrimoniales considerados emblemáticos y los ligados a la operación ferroviaria. Para el resto de los elementos patrimoniales no emblemáticos u operativos, Ferrocarriles del Ecuador asegurará mediante cesiones de uso el mantenimiento del valor patrimonial de dichos elementos.

---

<sup>38</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 333.

Rentabilidad y equilibrio financiero: Ferrocarriles del Ecuador necesita considerar como prioritaria la rentabilidad y el equilibrio financiero de la operación de sus productos ferroviarios llegando a pactos de financiación pública claros, concretos y duraderos con las finanzas nacionales en un contrato programa que contemple los ingresos de la explotación, los ingresos de las concesiones, los ingresos derivados de la gestión patrimonial y las ayudas estatales. Se considera recomendable que este contrato programa contemple una programación decreciente de ayudas públicas, asociada a un plan realista de incremento de ingresos de la operación y concesiones.

Complementariedad: Estratégicamente aparece como necesario un estudio realista de alternativas factibles de operación comercial en las líneas recuperadas, para operaciones no turísticas. Concretamente estudiar la posibilidad de transporte para cercanía de ciudades y uso de infraestructuras de mantenimiento y comunicaciones. Adicionalmente se recomienda realizar estos estudios para cada tramo recuperado y para tramos que no tienen prevista recuperación actualmente.

Gestión concesionada: Ferrocarriles del Ecuador debe considerar la operación concesionada de productos ferroviarios turísticos y no turísticos y la operación concesionada de la explotación de los espacios públicos ligados a la operación ferroviaria. Complementariamente se recomienda enfocar acciones para el comodato, concesión o venta de los bienes muebles e inmuebles que no se encuentren afectados por la declaratoria de patrimonio de la Nación, ni ligados directamente a la operación ferroviaria.

Patrocinio: Orientar el cumplimiento de los objetivos sociales encomendados a Ferrocarriles del Ecuador promoviendo organizaciones de apoyo que ayuden a la conservación patrimonial, la promoción del desarrollo en las comunidades y localidades ligadas al Corredor Turístico Ferroviario (CTF), mediante un esquema de cooperación público privada que contemple una parte de la financiación por parte de los Ferrocarriles del Ecuador, junto a otras fuentes públicas y privadas, separando la gestión ferroviaria de la gestión de proyectos sociales y patrimoniales.

Modernización: Estimulando desde la gestión del ferrocarril la adopción de nuevas tecnologías en la gestión y operación ferroviaria, estimulando la capacitación de su

personal en el empleo altamente especializado y aplicando sistemas actualizados de seguridad y comunicación en la red con capacidad para generar ingresos complementarios por venta de servicios.

### 3.5.2.- Vinculación con destinos e infraestructuras de conectividad

Objetivo 2: Definir estrategias y suscribir convenios de colaboración interinstitucional para el desarrollo integral del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) y sus zonas asociadas en función de la operación y el desarrollo de productos turísticos.<sup>39</sup>

#### *Estrategias de vinculación con destinos e infraestructuras de conectividad*

Progresividad: Actuando en el apoyo a proyectos de emprendedores y comunidades de forma que se vayan asegurando la adquisición de conocimientos y competencias de forma que no se incorporen a la oferta asociada al ferrocarril servicios inmaduros o inadecuados a las exigencias de los productos ligados al ferrocarril o al Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

Institucionalización: Apoyándose en las instituciones de la administración del Estado, en sus distintos niveles, en las acciones que implican el uso de los recursos patrimoniales, ordenamiento, consolidación y desarrollo del territorio y bienestar de sus habitantes, para lo cual se deben definir las competencias institucionales con los gobiernos autónomos descentralizados, el INPC y los ministerios implicados, definiendo claramente las competencias institucionales en la relación entre entidades del sector público.

Cooperación nacional e internacional: Buscando la implicación de otros organismos nacionales y de la cooperación internacional, entidades de la sociedad civil y la economía privada, bajo los lineamientos y planes de desarrollo del Estado a través de sus instituciones, en programas de desarrollo comunitario, capacitación de emprendedores y soporte social en las áreas más problemáticas en sus parámetros sociales y de calidad de vida. Promoviendo con otros organismos ayudas específicas

---

<sup>39</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 335.



a la formación y asistencia técnica para el desarrollo y el soporte para la prevención de grupos específicos de riesgo.

**Integración:** Realizando un esfuerzo para establecer consensos efectivos con los agentes locales y comunitarios en el desarrollo de proyectos conjuntos tomando como base tanto propuestas de una parte como de los promovidos desde el ferrocarril.

**Separación operativa:** Estableciendo una planificación temporal y orientada a metas de desarrollo para promover una dinámica interna de separación de las operaciones ferroviarias de las iniciativas de apoyo comunitario, delimitando los niveles de gasto e inversión con que Ferrocarriles del Ecuador apoyará a los proyectos ajenos y organizando una estructura de análisis y apoyo a los proyectos que determine en cada caso su viabilidad y el nivel de compromiso aceptable para Ferrocarriles del Ecuador.

### 3.5.3.- Facilitación y ordenamiento del Corredor Turístico Ferroviario (CTF)

**Objetivo 3:** Coordinar una mejor articulación de las iniciativas y productos turísticos públicos, privados y comunitarios presentes en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) con la operación ferroviaria y la puesta en valor del patrimonio cultural y natural de la vía férrea.<sup>40</sup>

#### *Estrategias de facilitación y ordenamiento del Corredor Turístico Ferroviario CTF*

**Zonificación:** Aplicada a dos criterios, los derivados del PLANDETUR y los derivados de la propia estructura espacial del corredor turístico ferroviario: Sitios turísticos, nodos, áreas y tramos, conformando una hoja de ruta que se aplicará a la definición de los productos ferroviarios y asociados en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

**Priorización:** Estableciendo criterios de orden en las actuaciones en función de: existencia estructural de oportunidades reales de desarrollo turístico, potencialidades reales de desarrollo turístico asociadas a los valores temáticos de la

---

<sup>40</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 335.

conceptualización del Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE), preferencias por objetivos del programa y resto de zonas y actuaciones.

**Coordinación:** Orientar las actuaciones de desarrollo en función de la colaboración con los entes locales, las comunidades y las entidades estatales.

**Sustentabilidad:** Enfocada desde la conservación de los entornos naturales en los que se desarrolla la actividad turística; el respeto de las culturas de la población local y su beneficio directo del turismo y ,por último, desde el beneficio de las empresas que ponen en el mercado productos y servicios basados en los valores patrimoniales del destino. Dichas empresas, al tiempo que necesitan respetar esos valores, necesitan generar beneficios económicos para mantener su actividad y contribuir a la conservación y a la justa distribución de los beneficios. Por esta razón, la sustentabilidad se fundamenta en la eliminación de los “costos ocultos”, derivados del impago de impuestos, de la falta de consideración de los costos financieros y fiscales del gasto público, del ocultamiento de costos ambientales no visibles actualmente pero que van a tener consecuencias en el futuro, de las situaciones de injusticia relativa para uno o varios grupos de la población local.

**Complementariedad:** Enfocando las inversiones en infraestructuras hacia la potenciación del doble uso y priorizando aquellas que supongan ventajas para la población local y los prestadores de servicios turísticos. Duplicando el valor final de las inversiones de programas estatales y locales orientando sus resultados hacia el doble objetivo turístico y social. Aprovechando las iniciativas de desarrollo turístico previstas para apoyar el desarrollo de los distintos espacios turísticos determinados en la zonificación del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

**Calidad:** Diseñando normas mínimas de calidad y buenas prácticas para servicios turísticos y servicios públicos de doble uso apoyándose en la normatividad existente y adaptando contenidos a las realidades de la oferta actual y potencial.

**Realismo:** Orientando todas las actuaciones hacia metas cumplibles y medibles y acordes con las disponibilidades presupuestarias y de crédito.

Interpretación focalizada: Escalonando la interpretación de acuerdo con los argumentos temáticos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) y los recursos existentes en cada zona. Buscando la comprensión del conjunto del espacio turístico y el enlace con los valores locales.

#### 3.5.4.- Desarrollo de productos turísticos

Objetivo 3: Coordinar una mejor articulación de las iniciativas y productos turísticos públicos, privados y comunitarios presentes en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) con la operación ferroviaria y la puesta en valor del patrimonio cultural y natural de la vía férrea.<sup>41</sup>

##### *Estrategias de desarrollo de productos turísticos*

Tematización: Diseñar productos que respondan preferentemente a los valores de la conceptualización y los argumentos temáticos para reforzar la experiencia turística. Integrar los productos y familia de los mismos en los contenidos temáticos. Presentar los productos acompañados de su interpretación temática en la comunicación y promoción.

Accesibilidad comercial: Orienta el diseño de productos hacia la facilitación de la venta, ya sea directa por Ferrocarriles del Ecuador, como por agentes comercializadores o por los mismos prestadores de servicios. Acompañar siempre el producto con el máximo de información y contenidos interpretativos para facilitar su comprensión al mercado.

Enfoque a públicos objetivo: Ajustar los componentes y beneficios de los productos turísticos a los intereses y posibilidades de los públicos objetivo. Orientar los productos propuestos a mercados concretos y valorados, en función de su accesibilidad, capacidad de gasto, coincidencia de intereses y preferencias y contribución a la promoción internacional del destino-país.

---

<sup>41</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 336.

**Rentabilidad:** Coordinar con los prestadores de servicios y comercializadores para establecer precios comunes para los productos, que incluyan todos los costos y que aseguren al menos la rentabilidad operativa. Promover la cooperación para evitar las ofertas temerarias en precios y el descenso de la calidad de los servicios ofertados.

**Distribución del gasto:** Priorizar los productos que tengan una mayor distribución del gasto en destino. Promover la incorporación a los productos de pequeños prestadores de servicios locales y prestadores de servicios turísticos comunitarios.

**Respaldo en marca:** Usar en la promoción y el mercadeo de los productos el respaldo de la marca del programa, ligando a la idea temática del ferrocarril y del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) todas las ofertas dentro del corredor turístico Ferroviario.

**Tecnificación:** Facilitar la accesibilidad a los productos y prestadores de servicios a través de medios electrónicos. Estimular la participación a clientes potenciales en foros y redes sociales que permitan una mejor inteligencia de mercados. Facilitar la contratación de productos en puntos de venta distintos a los de los prestadores de servicio: internet, estaciones, centros de información turística, etc.

**Diseño abierto:** Diseñar los productos de forma que los clientes puedan elegir entre distintas alternativas, recorridos y combinaciones de productos. Ajustando horarios, tiempos y accesibilidad a la facilidad esta personalización. Unificar horarios y accesos para permitir viajes conjuntos en tren, vehículo particular o transporte terrestre especial. Crear boletería multiuso y multi horario.

**Conectividad ferroviaria:** Referenciar todos los productos con posible conexiones ferroviarias, ya sea de productos de recorrido largo medio o de excursión. Poner al ferrocarril turístico y patrimonial (FTP) como parte de la presentación y organización de cada uno de los productos.

### 3.5.5.-Interpretación y posicionamiento

**Objetivo 4:** Definir la modalidad más eficiente de intervención de Ferrocarriles del Ecuador y de las otras instancias implicadas en actividades de mercadeo, a fin de

facilitar el posicionamiento efectivo, competitivo y rentable de los productos turísticos ferroviarios y del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).<sup>42</sup>

#### *Estrategias de interpretación y posicionamiento*

**Referenciación:** Incluyendo en los contenidos interpretativos las referencias a los distintos niveles de la cadena de conceptualización: Tema principal, argumentos temáticos de referencia, interpretación del punto.

**Universalización:** Incluyendo en las propuestas interpretativas todos los elementos susceptibles de aportar contenidos a los productos del Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE) y Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Integrando los proyectos locales y los ligados a otras instancias nacionales para compartir los valores y el estilo de la interpretación del Plan Maestro.

**Generación de atributos:** Determinando en cada caso los atributos esperados por el cliente para los servicios o recursos y los atributos derivados de la conceptualización general y los argumentos temáticos.

**Sistematización:** Estableciendo pautas y esquemas interpretativos para su aplicación sistémica a todas las actividades, soportes y productos que integren la oferta del Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE) y el Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

**Integración de políticas turísticas:** Convirtiendo el producto turístico ferroviario y los productos turísticos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) en elementos emblemáticos de los planes y programas turísticos del Ecuador. Aprovechando las dotaciones presupuestarias para la planificación y desarrollo de productos turísticos en la financiación de actividades de posicionamiento de producto para el Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE) y el Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

**Historicidad:** Enfocando el posicionamiento hacia los valores derivados de la historia propia del ferrocarril ecuatoriano. Ligando conceptualmente el Ferrocarril Turístico

---

<sup>42</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 338.

Patrimonial Ecuatoriano (FTPE) a las organizaciones y foros de recuperación de ferrocarriles históricos y conectando en apoyo del proceso a las instituciones internacionales implicadas en el mantenimiento y recuperación de ferrocarriles históricos.

### 3.5.6.-Comercialización y comunicación

Objetivo 4: Definir la modalidad más eficiente de intervención de Ferrocarriles del Ecuador y de las otras instancias implicadas en actividades de mercadeo, a fin de facilitar el posicionamiento efectivo, competitivo y rentable de los productos turísticos ferroviarios y del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).<sup>43</sup>

#### Estrategias de comercialización y comunicación

Tercerización: Implicar a empresas y organizaciones externas a la FEEP en la comercialización de los productos turísticos del Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE) y el Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Establecer canales de distribución con estas empresas, incluyendo canales digitales, para asegurar la coherencia de precios, contenidos de interpretación, comunicación y calidad de los servicios ofrecidos.

Segmentación de mercados: *Por grupos de interés:* Estableciendo líneas de preferencia en la comunicación al mercado interno y receptor. Apoyándose en las preferencias y necesidades de los públicos objetivo establecidos para los productos turísticos en las acciones de comunicación focalizada y en la determinación de los canales de distribución y comercialización. *Por precios:* Proponiendo una estructura de precios acordes con las posibilidades de cada uno de los grupos de interés, teniendo en cuenta que los segmentos con mayor poder adquisitivo cumplen una función de emulación sobre los segmentos de menos poder adquisitivo. Estableciendo preferencias de precio para grupos incluidos en los objetivos sociales del proyecto.

---

<sup>43</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 338.

**Branding:** A partir de la marca de identidad propuesta en el Plan de Interpretación del FTP, se utilizará el branding como herramienta fundamental de marketing en la construcción de una relación emocional con el consumidor con el fin de generar compra y lealtad hacia la empresa.

**Garantía:** Incluir en la oferta de productos elementos de garantía y servicio post venta. Estableciendo esquemas de buenas prácticas para el acceso de los servicios incluidos en los productos a la marca del programa y facilitando información complementaria a la venta una vez el cliente ha efectuado la compra y se encuentra en el destino.

**Transparencia:** Estableciendo sistemas de apoyo a los empresarios de servicios y los distribuidores turísticos para asegurar la coherencia de los precios de los productos y el establecimiento de comisiones efectivas, claras y generales para los comercializadores y empaquetadores.

**Comunicación diferenciada:** dirigida al posicionamiento de los productos ferroviarios en los diversos segmentos del mercado interno y externo. Incluye campañas promocionales y merchandising, aprovechar las nuevas herramientas de comunicación de la web, los medios y redes sociales de Internet.

**Internacionalización:** Aprovechar el prestigio de medios de comunicación internacionales para apoyar las acciones de comercialización dirigidas a los mercados externos e internos. Promover los contactos de familiarización con actores internacionales y el reflejo de los resultados internacionales en los medios nacionales.

**Supervisión:** Implicar a la FEED en actividades de supervisión y control general de la comercialización de los productos del Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE) y el Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Asegurando desde la FEED el mantenimiento de los canales de información sobre productos turísticos del Ferrocarril Turístico Patrimonial Ecuatoriano (FTPE) y Corredor Turístico Ferroviario (CTF), especialmente los realizados a través de Internet.

A partir de este conjunto de estrategias para el desarrollo del Ferrocarril Turístico Patrimonial se ha estructurado la Propuesta Programática del Plan Maestro.

### 3.6.-PROPUESTA PROGRAMÁTICA DEL PLAN MAESTRO DEL FERROCARRIL TURÍSTICO PATRIMONIAL ECUATORIANO (PMFTPE)

La propuesta programática del Plan Maestro del Ferrocarril Turístico Patrimonial se ha realizado en base a un análisis de los problemas detectados durante la fase de diagnóstico que reflejan la situación presente, lo que ha sido contrastado con la situación deseada a la que se pretende llegar en el horizonte de planificación del año 2020. Esta tarea ha permitido la identificación de acciones que, enmarcadas en un conjunto articulado de programas, se han concretado en proyectos de actuación cuya ejecución contribuirá a alcanzar los objetivos finales del proceso de planificación emprendido por Ferrocarriles del Ecuador.

Cada programa está estructurado por una serie de proyectos a implementar, para lo cual se ha elaborado fichas individualizadas de perfiles que detallan la descripción, los objetivos, las actividades y demás datos técnicos. La implementación final de cada uno de los proyectos permitirá la consecución de los objetivos del programa respectivo. De manera resumida la propuesta programática está compuesta de 5 programas y 35 proyectos, conforme se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 19

RESUMEN DE LA PROPUESTA PROGRAMÁTICA DEL PMFTP

Programas	Proyectos
1. Facilitación y Ordenamiento Turístico	1.1 Conectividad y transporte intermodal para la Red de Estaciones Turísticas 1.2 Parque temático del ferrocarril en Durán y Guayaquil 1.3 Recuperación urbana de la Estación Chimbacalle 1.4 Rehabilitación de la Estación Ambato y reordenamiento del entorno urbano 1.5 Ordenamiento del entorno urbano y readecuación de la Estación Riobamba 1.6 Reordenamiento del entorno urbano y rehabilitación de la Estación Ibarra 1.7 Reordenamiento del entorno urbano y rehabilitación de la Estación Bucay. 1.8 Parque del Ferrocarril Patrimonial en Cuenca. 1.9 Tratamiento del paisaje cultural entre estaciones turísticas 1.10 Reforestación del cañón del río Chanchán. 1.11 Recuperación ecológica de la laguna de Colta y su entorno cultural. 1.12 Planes de Sitio para el manejo turístico desde las estaciones Cotopaxi y



	Urbina
2. Dinamización de Productos Turísticos del CTF	2.1 Productos ferroviarios de Micro-rutas 2.2 El Tren de Lanzadera 2.3 Diseño de Productos de Crucero 2.4 Diseño de Productos turísticos asociados al CTF
3. Marketing y Comunicación	3.1 Elaboración del Plan de Marketing 3.2 Campaña nacional de sensibilización para el FTP 3.3 Aplicación del Plan Interpretativo del CTF 3.4 Señalización turística del CTF 3.5 Desarrollo de buenas prácticas de gestión de servicios turísticos del CTF 3.6 Creación de Clubes de Calidad asociados al FTPE y su marca
4. Capacitación y Asistencia Técnica	4.1 Capacitación a operadores turísticos 4.2 Capacitación a funcionarios de Ferrocarriles del Ecuador y entidades vinculadas 4.3 Capacitación a emprendedores y MIPYMES 4.4 Asistencia técnica para negocios turísticos productivos 4.5 Apoyo a la reactivación y fortalecimiento de la producción agrícola y pecuaria 4.6 Fomento de las actividades rurales no agrícolas 4.7 Fomento a las artesanías de interés turístico en el CTF 4.8 Consolidación del turismo comunitario vinculado al CTF
5. Modelo de Gestión	5.1 Gestión turística y patrimonial 5.2 Gestión de productos turísticos ferroviarios 5.3 Planes de coordinación interinstitucional para el desarrollo del CTF 5.4 Planes de coordinación público-privada orientados al desarrollo económico y social 5.5 Plan de administración y gestión del Plan Maestro
Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)	

Análisis: Se ha procedido a ajustar y completar la estructura de programas en base a las necesidades específicas del Ferrocarril Turístico Patrimonial. De esta forma se ha procurado reducir el número de programas y formular proyectos que reúnan las temáticas similares para articular las actividades de ejecución de forma que su aplicación sea lo más ejecutiva y eficiente, con miras a lograr su aplicación práctica y previendo la optimización de los recursos.

### 3.7.- PROYECCIONES PARA LA INTERPRETACIÓN DEL CORREDOR TURISTICO FERROVIARIO CTF

Cuatro objetivos generales enmarcan la dirección y visión que debe seguir el Plan Interpretativo del Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Éstos se basan en la actual legislación, la misión de Ferrocarriles del Ecuador y lo propuesto por el Plan Maestro del Ferrocarril Turístico Patrimonial. El Ministerio de Coordinación de Patrimonio y sus asociados (Ferrocarriles del Ecuador, MINTUR, INPC, entre otros) deben

trabajar conjuntamente y en estrecha colaboración con entidades seccionales y del sector privado para ejecutarlos y sostenerlos a largo plazo.

- Fomentar, a través del trabajo con instituciones del sector público y privado, la conservación y manejo adecuado de espacios, edificaciones, bienes y documentos asociados con la historia y construcción del ferrocarril transandino.
- Contribuir a un mejor conocimiento y entendimiento de los aspectos históricos, técnicos, sociales y políticos que originaron la construcción del ferrocarril durante el siglo XIX.
- Colaborar con una amplia gama de entidades del sector público y privado para promover programas educativos y culturales de alta calidad, entendibles e interpretativos.
- Procurar que la Red de Estaciones y el Ferrocarril -como eje central- sean una fuente de inspiración permanente acerca de identidad y orgullo en las comunidades locales y que como consecuencia directa de esto se puedan generar diversas iniciativas de participación local.

### 3.7.1.- Temas y plan de contenidos para la interpretación

La mejor manera de planificar los servicios de interpretación que se ofrecen en sitios turísticos es a través de la identificación de temas interpretativos. Los temas, también llamados argumentos temáticos, constituyen, por así decirlo, un resumen puntual de los atributos que posee un determinado lugar, en este caso el Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

Los argumentos temáticos también pueden ser entendidos como las historias que se van a contar a los visitantes y pueden ser aprovechados, tanto para efectos de posicionamiento y marketing como en la definición de los servicios y la planificación de los productos y destinos. Luego del análisis crítico de los diferentes temas (históricos, culturales y naturales) identificados en la fase de diagnóstico, el presente Plan considera que la interpretación patrimonial del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) debería organizarse en función de CINCO argumentos temáticos, que son:

- a. *El tren más difícil del mundo.*
- b. *El tren de la libertad.*
- c. *El tren de los pueblos y ciudades.*
- d. *El tren de los volcanes.*
- e. *El tren de la dulzura.*

a. *El tren más difícil del mundo.*

La revisión histórica de los eventos que rodearon la construcción de los 446.8 Km. del trayecto Duran - Quito evidencia las múltiples adversidades que atravesaron los visionarios y constructores de esta obra. Dificultades de orden político, económico, técnico y humano fueron la tónica durante los años que demoró su construcción.<sup>44</sup>

Aspectos políticos

Después de largos debates a nivel nacional se inicia en 1.871, durante el segundo mandato de G. García Moreno, la construcción de la línea férrea. Durante 14 años, debido a falta de financiamiento, conflictos políticos y dificultades en el trazado, la obra apenas había avanzado unos pocos kilómetros.

“Hasta 1.884, el Gobierno del Ecuador había celebrado no menos de doce contratos formales con empresas privadas para la construcción del Ferrocarril del Sur, entre ellas un consorcio inglés en 1.882, un consorcio alemán en 1.886 y un consorcio francés en 1.890. La vía había avanzado muy poco y lo que había construido estaba en pedazos” (en Harman y Robinson, 2.003)

Con la llegada de Eloy Alfaro al poder, en 1895, se inician los contactos para retomar la obra. En 1897, luego haber sorteado varias dificultades en el Congreso, se firma un contrato con “The G & Q RailroadCompany”, una empresa liderada por el norteamericano Archer Harman. La misma tenía por accionistas a varios de sus antiguos socios y amigos, a quienes Harman prometió grandes réditos económicos.

---

<sup>44</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 341.

Alfaro lidera la revolución liberal, que proclama un nuevo concepto de estado, dejando a un lado la influencia del pensamiento tradicional. Alfaro consideraba que la revolución no era posible sin la unificación de la sierra y la costa, por lo cual la construcción del ferrocarril transandino fue su eje articulador.

#### Aspectos financieros

Solventado este primer escollo, el objetivo de Alfaro desde la Presidencia y de Harman desde G & Q fue conseguir financiamiento internacional. Una tarea extremadamente complicada debido a la difícil situación del Ecuador para acceder a créditos internacionales. La deuda inglesa que el país había asumido, y que años antes le permitieron encarar las luchas libertarias, estaba vigente. Con la habilidad de Harman esta deuda pudo ser renegociada. Posteriormente se constituyeron varios fidecomisos tanto en Londres como New York para la negociación de bonos del ferrocarril ecuatoriano. En múltiples oportunidades, y ante la amenaza de parar la obra, Alfaro logró la aprobación de partidas presupuestarias estatales, sobre todo en los años finales de su construcción. Esta situación, muy poco conocida, junto con las increíbles alianzas que realizó Harman para la compra y venta de bonos en los mercados internacionales, son también sustento para hablar del “tren más difícil del mundo”.

#### Aspectos técnicos

El otro aspecto que sustenta el argumento del “ferrocarril más difícil del mundo” es la construcción de la línea férrea, especialmente en el tramo que remonta la cordillera andina desde Bucay hasta Alausí. Los ingenieros tuvieron que resolver trazados y modificaciones de ruta, innumerables deslaves y, principalmente, sortear la gran muralla rocosa conocida como Nariz del Diablo. Su construcción puso a prueba a los ingenieros y constructores norteamericanos. El tren asciende 800 metros en zig-zag sobre una de las caras de la formación rocosa que, por su dificultad y forma, terminó convirtiéndose en un icono de la ingeniería de la época.

## Aspectos humanos

Las difíciles condiciones que tuvieron que soportar los trabajadores que abrían la línea férrea y las vidas perdidas durante su construcción, ratifican el título de este argumento temático.

La escasez de mano de obra, las enfermedades tropicales y la constante amenaza de plagas marcaron también la construcción del ferrocarril. Para solventar en algo estas dificultades y ante la inminente paralización de la obra, el Congreso Nacional autorizó a Alfaro la contratación de obreros extranjeros. Ingresaron cerca de 4 mil trabajadores jamaquinos, muchos de los cuales perecieron posteriormente. Testigos silenciosos del esfuerzo de estos trabajadores son los innumerables túneles construidos manualmente con pico y pala y las plataformas en zig-zag sobre las que pasaría la vía.

En conclusión, el argumento del “tren más difícil del mundo” está sostenido por cuatro aspectos:

- El complejo escenario político que se sorteó para su construcción.
- La falta de financiamiento.
- La complejidad de la construcción de la vía férrea, especialmente la subida a los Andes.
- Las adversas condiciones para los trabajadores que participaron en su construcción.

### *b. El tren de la libertad*

Luego de una revisión detallada de los temas de interpretación propuestos para los diferentes sitios de los trayectos Durán-Quito y Otavalo-Salinas (ver diagnóstico), se observa que varios de estos lugares fueron el epicentro de revoluciones, luchas libertarias y movimientos de resistencia, todos motivados por la búsqueda de mejores oportunidades e igualdad de derechos para sus pobladores. Por esta razón, se considera relevante recobrar e interpretar bajo el gran tema de “el tren de la libertad” algunos eventos de orden político que con el pasar del tiempo han sido olvidados,

pero que la naturaleza “patrimonial” del Corredor Turístico Ferroviario (CTF), nos obliga a rescatar.<sup>45</sup>

#### La Revolución Liberal y Eloy Alfaro (1.985 -1.912)

La revolución liberal es considerada uno de los episodios más importantes de la vida republicana del Ecuador. Con la revolución se cambiaron prácticas que por muchos años impidieron el desarrollo y crecimiento de los individuos dentro de una sociedad incluyente. Durante los gobiernos de Alfaro se promulgaron importantes decretos y leyes. Entre las principales están: la implantación del laicismo, la educación pública obligatoria y laica, el acceso de la mujer a las universidades, la libertad de culto, el matrimonio civil, el divorcio, la eliminación del tributo indígena y la unificación del país a través del ferrocarril.

Alfaro y la gente que lo rodeaba vieron al ferrocarril como el motor de esta revolución y, a la vez, el factor de unión entre las dos grandes ciudades del Ecuador: Quito y Guayaquil.

#### Luchas de la Independencia: Batalla de Yaguachi (1.821)

Yaguachi es una ciudad costeña rica en tradición e historia. La situación geográfica de Yaguachi la convirtió en un lugar privilegiado. Durante el período prehispánico, fue un importante centro de comercio e intercambio regional. Durante la colonia se establecieron las aduanillas reales o bodegas, que eran las encargadas de servir como puente entre los productos que venían del interior hacia el puerto de Guayaquil y viceversa. Era el paso obligado para viajar al interior. Como consecuencia de esto y de su cercanía a Guayaquil, fue escenario de varios eventos políticos que encajan perfectamente dentro del argumento del “tren de la libertad”.

Con la proclamación de independencia de Guayaquil, el 9 de octubre de 1820, se produjeron varias batallas y rebeliones a lo largo del país. El Libertador, con el propósito de combatir al ejército realista que se oponía a esta proclamación designa al general Antonio José de Sucre como Jefe de Operaciones del Ejército del Sur.

---

<sup>45</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 342.

Sucre lidera las batallas contra las tropas realistas comandadas por el General Melchor Aymerich y uno de los enfrentamientos tiene lugar en Yaguachi, el 19 de agosto de 1821. El éxito logrado en esta gesta, motivó a Sucre a formar el invencible Batallón Yaguachi que a los pocos meses se convertiría en el pilar fundamental de la victoria del 24 de Mayo de 1822, en las faldas del Pichincha, donde se selló definitivamente la independencia ecuatoriana.

El Obispo de los Indios: Mons. Leonidas Proaño (Siglo XX)

El “Tren de la Libertad”, luego de recorrer las planicies costeras y escalar la gran muralla que representan los Andes, llega a la zona de páramos de la provincia de Chimborazo. Desde la estación de Tixán, el ferrocarril atraviesa numerosas comunidades indígenas donde predominan fuertes condiciones de marginalidad y pobreza. Cambiar esta realidad fue motivo de lucha y dedicación de Mons. Leonidas Proaño (San Antonio de Ibarra, 1910-1988), conocido también como el Obispo de los indios. Por más de 30 años trabajó con los campesinos y luchó por el reconocimiento de sus tierras y su cultura. Facilitó la capacitación de jóvenes y líderes en varios campos y principalmente, los empoderó para que, de manera organizada, sean escuchados y nunca más despojados de sus derechos.

En Julio del 2.008, la Asamblea Constituyente dictó una resolución en la cual declara a Mons. Proaño como Personaje Símbolo Nacional y ejemplo permanente para todas las generaciones. El “tren de la libertad”, que pasa por estas comunidades, debe recordar y poner en vigencia el pensamiento de uno de los más grandes ideólogos del Ecuador del Siglo XX.

Resistencia del Pueblo Caranqui (Inicios del siglo XVI)

La Sierra norte, concretamente en el área comprendida entre Ibarra, Otavalo y el norte de la Hoya de Guayllabamba (tramo Quito-Ibarra) fue territorio de uno de los señoríos étnicos más importantes del Ecuador prehispánico: el Caranqui.

Las evidencias encontradas indican la existencia de una confederación regional Cayambe – Otavalo – Caranqui cuya vigencia fue de 250 años. Se cree que tenían un

área cultural propia como para organizar un ejército suficientemente grande como para resistir durante 17 años el avance y empuje de los incas.

En este contexto y con estos antecedentes, se debe realizar la interpretación de uno de los asentamientos incas más importantes del Ecuador, como son los baños de Caranqui, cerca de la Ciudad de Ibarra. La interpretación en este caso no debe estar enfocada sólo a explicar técnicas y eventos bélicos relacionados al avance del pueblo cuzqueño. Existieron y existen todavía manifestaciones sociales y culturales en las comunidades de la zona que deben ser conocidas y valoradas.

Un hecho complementario que justifica el argumento del “tren de la libertad” como uno de los ejes argumentales para la interpretación del Corredor Turístico Ferroviario (CTF), es la vigencia de la sangre y tradición rebelde en las comunidades indígenas de Imbabura. Dos de las más respetadas y reconocidas líderes históricas del movimiento indígena del Ecuador son oriundas de esta zona: Dolores Cacuango (Cayambe, 1.881-1.971) y Tránsito Amaguaña (Pesillo, 1.909-2.009). Ambas dedicaron su vida a defender el derecho de su pueblo a la tierra y a reconocer la importancia de la lengua quechua. Las vivencias de sus antepasados Caranqui, con toda seguridad, llegaron a los oídos de estas dos grandes líderes campesinas, que al igual que Alfaro, abrieron una trocha para la libertad de sus pueblos.

#### Abolición de la esclavitud (1.852)

El origen de la población negra del Valle del Chota se remonta al siglo XVII cuando gran parte de las riberas del río Mira, hasta los páramos, era propiedad de comunidades religiosas, en especial de los jesuitas. Los negros fueron traídos en grupos para trabajar como esclavos en las minas y en las plantaciones de caña de azúcar de su propiedad. El Valle del Chota y particularmente la población de Salinas, donde existe una estación turística ferroviaria, fueron conocidos durante la Colonia con el nombre de “Coangue” o “Valle de la Muerte”. En esa época la región era insalubre por el paludismo y otras enfermedades, circunstancia que diezmo la población indígena. Esta fue la razón para sustituir a los trabajadores locales por esclavos negros, que dieron origen a la población actual. La abolición de la



esclavitud en el gobierno de José María Urbina (1852) puso fin a las haciendas manejadas por las comunidades religiosas en todo el país.

La comunidad negra asentada a lo largo del río Mira, posee una amplia gama de manifestaciones culturales, entre las que destacan la música, danza y gastronomía. El tren de la libertad nos debe llevar no solamente a conocer la historia de esta población, sino también a reconocer la importancia y contribución de la Cultura afro en la historia del Ecuador.

A manera de resumen, “El Tren de la Libertad” debe ser visto como una oportunidad para recordar y valorar los grandes cambios y conquistas sociales que han ocurrido en el transcurso de la historia prehispánica, colonial y republicana. Un viaje lleno de emociones que nos lleva a conocer quiénes somos y de dónde venimos.

*c. El tren de los pueblos y ciudades.*

Dentro del argumento del tren de los pueblos y ciudades se encuentran todas las manifestaciones culturales y patrimoniales identificadas como potenciales atractivos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF). La esencia de este tema es evidenciar que a lo largo de la vía férrea se encuentra una de las mejores muestras del folclor y la cultura del país.<sup>46</sup> Para este efecto, se han identificado los siguientes aspectos:

- Ciudades patrimoniales
- Olores y sabores
- Música y tradiciones
- Fiestas y creencias

Ciudades Patrimoniales

De las 22 ciudades que han sido reconocidas por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) seis se encuentran dentro del Corredor Turístico Ferroviario (CTF): Quito, Alausí, Riobamba, Cuenca, Ibarra, Latacunga, Azogues y Cajabamba

Olores y sabores

---

<sup>46</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 344.

La gran oferta gastronómica que se encuentra en las diferentes localidades debe ser aprovechada con fines de interpretación. Sabores tan particulares que sólo el nombrarlos recuerdan el olor de sus pueblos. Los helados de Salcedo, allullas de Latacunga, nogadas de Ibarra y carne asada de Yaguachi son tan solo algunos de los viajes que el “tren de los pueblos y ciudades” nos invita a realizar. Conocer el origen del “Arroz en hoja de col” que se servía en Huigra o admirar el cuidadoso empaque en el que se ofertan los coloridos ovos en el Valle del Chota, es también parte sustancial de este tren.

### Música y tradiciones

Desde los amorfinos y el rodeo montubio hasta el baile de la Bomba en el valle del Chota, a lo largo del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) se pueden apreciar las más diversas y coloridas fiestas y tradiciones de nuestra gente y su tierra. Cada rincón y cada pueblo que atraviesa la línea férrea tienen una sonoridad y tradición peculiar. En la Costa las elegantes polleras con que vestían las mujeres montubias y en la Sierra el color y diseño de poncho que distingue a cada una de las comunidades de Chimborazo. En Imbabura el sonido de las quenas y zampoñas junto a la gran tradición y calidad textil de los Otavalos nos lleva a apreciar y admirar más a sus habitantes. Experimentar y sentir la riqueza cultural del Ecuador debe ser parte vital del “tren de los pueblos”.

### Fiestas y ferias

Elementos importantes de la cultura de nuestros pueblos y ciudades son las diferentes festividades que existen a lo largo del Corredor Turístico Ferroviario (CTF). La mayoría de ellas de origen judío-cristiano, han incorporado elementos propios de las costumbres y tradiciones de sus localidades (como La Mama Negra de Latacunga, los danzantes de Corpus Cristi en Pujilí, la fiesta de flores y las frutas en Ambato, etc.). Existen otras, muy escasas, que tienen como fundamento el rescate de la relación ancestral entre el ser humano con su entorno. Ejemplo de estas son la fiesta del Yamor en Otavalo, el Inti Raymi en varias localidades andinas, o la Fiesta del Retorno en Ibarra. Como complemento a estas festividades, pero de naturaleza

permanente, están las ferias de productos elaborados por los distintos grupos indígenas de la serranía, como en Otavalo, Guamote y Saquisilí.

#### *d. El tren de los volcanes*

En 1.802, el científico y explorador alemán Alexander Von Humboldt, que recorrió la antigua vía colonial (vía García Moreno) desde Ambato hasta Quito denominó a esta región como “La Avenida de los Volcanes”. Sobre este antiguo camino, se proyectó el actual trazado de la panamericana norte y paralela a la cual también se construyó la vía férrea. El tren, en este trayecto, recorre numerosos valles de la Sierra rodeados por filas de volcanes, cráteres apagados y montañas de menor altura. Entre los aspectos que el “tren de los volcanes”,<sup>47</sup> como uno de los ejes temáticos, debe aglutinar están:

- Los Andes: causa de nuestra biodiversidad
- Paisaje en la Avenida de los Volcanes
- Exploradores y naturalistas

#### Los Andes: razón de nuestra biodiversidad

Los Andes son una consecuencia del arrugamiento colosal que produjeron los choques y deslizamientos de las grandes placas tectónicas de la corteza terrestre. Son además uno de los factores principales para la existencia de un país mega diverso como el Ecuador. Al haberse generado una serie de escalones climáticos y ecológicos desde las tierras bajas hasta las nieves eternas, una gran cantidad de plantas y animales pudieron colonizar, adaptarse y diferenciarse en los pisos que se generaban con el levantamiento de las montañas. Solamente por su ubicación tropical el país tendría un número muy alto de especies, pero se trataría de una gran planicie que uniría los dos océanos. Los Andes determinaron la diversidad natural de esta región y como consecuencias posterior, la gran diversidad cultural del Ecuador

---

<sup>47</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 345.

## Paisajes en la Avenida de los Volcanes

En el Ecuador se encuentra una de las más altas concentraciones de volcanes activos del Mundo. Cada uno posee características particulares que ofrecen innumerables oportunidades para la interpretación: desde sus orígenes y características geológicas, hasta la naturaleza de los eventos eruptivos que la historia y la ciencia tienen conocimiento.

## Exploradores y naturalistas

Desde el descubrimiento del continente americano, los innumerables exploradores y científicos que se adentraron en él dejaron múltiples testimonios acerca de su inmensa riqueza natural. Al analizar estos testimonios se encuentra que muchos de ellos se refieren a la región que ahora se conoce como Ecuador. Desde esa época hasta nuestros días, el conocimiento sobre la herencia natural de nuestro país se ha ampliado considerablemente, al punto de que las últimas investigaciones y publicaciones científicas a nivel local e internacional ubican al Ecuador como uno de los países que albergan una altísima cantidad de especies de flora y fauna. Entre los exploradores que recorrieron la avenida de los volcanes y cuyos estudios aportaron al mejor conocimiento de estas regiones se debe mencionar a:

- 1.802. Alexander von Humboldt. Naturalista alemán cuyos reportes sobre los volcanes y naturaleza del Ecuador fueron la base para futuras exploraciones europeas.
- 1.870–1.893. Teodoro Wolf. Geógrafo y geólogo alemán. Realizó varias publicaciones sobre los volcanes de Ecuador pero su obra mas notable fue la “Geografía y Geología del Ecuador”.
- 1.870-1.873. W. Reiss y A. Stubel. Geólogos y Vulcanólogos alemanes. Formaron importantes colecciones mineralógicas y publicaron varios trabajos.
- 1.879-1.880. Edward Whymper. Expedicionario y naturalista alemán. Su logro más importante fue determinar la posición y altura de los nevados del

Ecuador mediante el uso de barómetros de mercurio. Logro el récord nada despreciable de 11 nevados escalados (le faltó el Tungurahua y el Sangay, entre los más grandes), incluyendo 8 primeras ascensiones.

- 1.831. Jean Baptiste Boussingault. Naturalista francés. Ascendió al Chimborazo y al igual que Humboldt, fue un pionero en el trazado de mapas de pisos ecológicos.

Andinistas ecuatorianos:

- Nicolás Martínez. (1.875-1.934). Ambateño. Por sus numerosas expediciones y publicaciones sobre los volcanes y ascensiones se le considera el Padre del Andinismo Ecuatoriano.

#### *e. El tren de la dulzura*

La vía férrea atraviesa varias zonas áreas de tradición agrícola; especialmente las que se encuentran en el tramo Durán – Huigra, en la Costa. En esta región, la tierra ha estado destinada principalmente al cultivo de cacao, banano, caña de azúcar y varias clases de cítricos. Por lo tanto, la fabricación de elaborados dulces, que es el destino final de esta actividad agrícola (chocolates, azúcar, panela, melaza, variedad de confites, etc.) Ha servido para identificar al Tren de la Dulzura como un concepto que une a varias de estas zonas dentro de un argumento con alto potencial de comunicación y generación de interés en el mercado turístico nacional e internacional. Complementa y fortalece este concepto, la gran producción frutícola de las zonas de Ambato y alrededores y la del Valle del Chota (Imbabura), con sus cañaverales y característicos ovos. Un tren que nos lleva por el mágico mundo donde nacen el chocolate y muchos de los postres que se consumen en nuestro país y en todo el mundo.<sup>48</sup>

Se han identificado los siguientes aspectos:

- El caco y chocolate

---

<sup>48</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 346.

- El cultivo de la caña de azúcar
- Frutas tropicales

### Cacao y chocolate

Aunque hayan surgido muchas polémicas sobre la zona exacta de la cual es oriundo la planta de cacao (*Theobroma cacao*), no cabe duda alguna de que esta es una planta autóctona del Nuevo Mundo.

De igual manera, mucho se ha dicho y escrito sobre las implicaciones socio-económicas del cultivo y exportación de este grano o “pepa de oro” en el Ecuador, especialmente durante época conocida como del boom cacaotero (1880 -1925). Sin embargo y sin descuidar la importancia económica de su cultivo, es necesario abordar otros aspectos más cotidianos que pueden resultar más interesantes como son: origen, leyendas, proceso de elaboración y sobre todo, detalles acerca sus aromas, sabores y preparación. Dentro de estos, un aspecto relevante es la existencia de una variedad conocida como cacao arriba; variedad que nos caracteriza a nivel mundial y de la cual se obtienen los mejores y más prestigiosos chocolates.

Según fuentes históricas, desde principios de 1600 ya habían pequeñas plantaciones de cacao a orillas del río Guayas y se expandieron a orillas de sus afluentes el Daule y el Babahoyo, ríos arriba, lo cual originó el nombre de cacao "arriba" en el mercado internacional. La variedad nacional, productora del cacao arriba y reconocido mundialmente por su aroma floral, es producido en el Ecuador. Se han realizado cultivos en otros países sin embargo han dado como resultado un cacao sin el sabor floral característico del cacao ecuatoriano, este se debe a que nuestro territorio, donde se produce el cacao arriba posee unas condiciones climáticas diferentes a los demás países productores, tanto por la ubicación geográfica del país como por los niveles de incidencia solar.

El cacao nacional se caracteriza por tener una fermentación muy corta y dar un chocolate suave de buen sabor y aroma, por lo que es reconocido internacionalmente con la clasificación de “Cacao Fino de Aroma”. De las cerca de 500.000 has de cacao existentes en el país, mas del 90% corresponde a cacao arriba y el 10% a la variedad CCN51.

El cultivo de la caña de azúcar

La caña de azúcar es un cultivo que se introdujo durante la época de la conquista española. Con la caña llegaron también trapiches y el proceso de la molienda así como sus productos. Para fines de uso turístico y patrimonial, el cultivo de la caña representa una dimensión más amplia que la elaboración de azúcar:

Ha dado origen a una infinidad de dulces como alfeñiques, melcochas, manjar de leche, nogadas, roscones, y una infinidad de elaborados propios de la tradición gastronómica de nuestro país.

Ha impulsado trapiches artesanales donde se elabora – por ejemplo- el afamado aguardiente pájaro azul de la provincia de Bolívar y los coloridos y fragantes licores de frutas que se producen en la zona de Bucay.

De la caña se obtiene la popular y sabrosa panela, un alimento nutritivo ya que no pierde sus minerales y vitaminas durante el tratamiento, como si sucede con el azúcar. La panela es menos costosa y constituye un alimento importante del sector popular. Se toma como bebida llamada “agua de panela” que es disolver un pedazo de panela en agua hirviendo, también como endulzante y en dulces caseros, como la “caca de perro” y la garrapiñada. El tren de la dulzura tiene muchas historias, como esta, para contar y compartir.

En la zona de la Costa, la vía férrea atraviesa el Ingenio Azucarero Valdez, uno de los tres más grandes del país. Con 126 años de historia y un área total de 14 mil hectáreas de plantación de caña de azúcar, la Compañía Azucarera Valdez, representa 33% del mercado azucarero del país. Un resumen de algunas cifras nos revela que anualmente en este lugar se produce cerca de 3 millones de sacos del azúcar en cada zafra. La caña, aparte de su dulzura y productos que con ella se elaboran es al igual que el ferrocarril otro de los motivos para la integración de las diferentes culturas de nuestro país: la zafra convoca anualmente a más de 4 mil personas que acuden de todas las regiones del país. Así, el tren de la dulzura también puede ser historia y se articula perfectamente con los otros argumentos temáticos identificados.

## Frutas tropicales

Por su variedad geográfica y climática, en el Ecuador se cultiva una gran cantidad de frutas, muchas de ellas nativas como papayas, maracuyá, ovos, granadillas, chirimoyas, guayabas, cacao, tunas, entre otras, pero también otras que han llegado de lejanas latitudes como mangos, uvas, banano, durazno, peras, manzanas, claudias, y una amplia variedad de cítricos. Este corto listado estas son solo de algunas de las frutas que se puede conseguir a lo largo de la vía férrea nos transporta a innumerables fragancias y sabores que se hacen finalmente agua en la boca.

Un solo ejemplo de lo que el tren de la dulzura podría ofrecer a sus pasajeros es la combinación, de historia sabores y leyenda que nos ofrece la piña, una de las tantas frutas que se cultivan a lo largo de la vía.

“Cuando Colón llegó al Nuevo Mundo, los nativos se la ofrecieron como gesto de bienvenida y hospitalidad; a los españoles se les pareció a la bellota del pino europeo y como venían en ánimo de bautizar todo lo que tenían por delante, la llamaron piña”

Hoy la piña aparece en todos los mercados del mundo en muchas formas; fresca, congelada, enlatada, en confitura y en la inevitable “piña colada”. Pero un pedazo de piña fresca seguirá siendo fragancia y exquisitez del patrimonio natural de nuestra tierra Americana. Para lo ecuatorianos, la frase “No llevar piñas a Milagro”, tiene mucho de historia y significado, aun cuando ahora los cultivos de piña en Milagro sean escasos para la sorpresa de muchos.

Junto a la fragancia de su aroma y la dulzura de los sabores, las frutas a lo largo de la vía del tren también están llenas de historia, leyendas y tradición. El tren de la dulzura debe celebrar y divulgarla; la diversidad inagotable de la riqueza cultural y biológica, de la variedad de la comidas y de la gracia de gente de Ecuador.

### 3.7.2.- Plan de contenidos para los guiones interpretativos

La interpretación tiene que ver con definir los temas y mensajes a ser comunicados a una determinada audiencia e identificar los medios idóneos para llegar a la misma.



Cuadro No. 20

## PLAN DE CONTENIDOS PARA LOS GUIONES INTERPRETATIVOS

Temática	Contenidos
Aspectos Históricos	<p><i>Conectividad Costa–Sierra: Antes del Ferrocarril</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situación en la época precolonial (Camino del Inca, colucos y chaquiñanes para el intercambio de productos).</li> <li>• Época colonial y republicana: Arrieros y trochas en los Andes.</li> <li>• Inicios de la conectividad: la vía García Moreno (Quito-Sibambe)</li> </ul> <p><i>La idea del ferrocarril en Ecuador</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1872: Inicio del Ferrocarril del Sur. Presidencia de García Moreno.</li> <li>• Avances y retrocesos hasta la llegada de Alfaro (1872-1895)</li> <li>• Estudios de rutas y trazados de la época.</li> </ul> <p><i>Eloy Alfaro y la Revolución Liberal (1895-1912)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situación política, económica, y social de la época.</li> <li>• El ferrocarril: la obsesión de Alfaro</li> </ul> <p><i>Reseña Histórica de la Construcción del Ferrocarril: (1897-1908)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1897: The G &amp; Q Railway Company</li> <li>• Trazado de Rutas y aspectos técnicos</li> <li>• El financiamiento: la mayor habilidad de A. Harman</li> <li>• La construcción: en las manos del Coronel Shunk</li> <li>• La nariz del diablo: el tramo más difícil del mundo</li> <li>• Huigra: centro de operaciones de G &amp; Q Railway Company</li> <li>• Héroes anónimos: La gente que lo hizo posible.</li> <li>• Leyendas y anécdotas: historias de no creer.</li> </ul> <p><i>Un sueño cumplido y el ocaso del tren</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El Diablo llega a Quito: 1908</li> <li>• Comercio e integración: Sueño cumplido</li> <li>• Hasta aquí llegamos: Petróleo, gasolina y llantas</li> <li>• 20 años de olvido</li> </ul>
Aspectos Culturales	<p><i>Aspectos culturales relevantes en la Región Costa</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Guayaquil y alrededores: la vida del río y el comercio fluvial (Astilleros navales/época colonial y principal centro de comercio del país/época republicana)</li> <li>• El boom económico del Cacao (1900)</li> <li>• Duran: una ciudad con cultura ferroviaria (centro de operaciones 1908-1980s)</li> <li>• Yaguachi: testimonio vivo de la Cultura Montubia</li> <li>• Milagro: la ciudad que creció con el azúcar</li> <li>• El Ingenio Valdez: cultivo de la caña, la zafra y usos del azúcar</li> <li>• Bucay, mezcla de culturas: en la Costa pero al pie de los Andes.</li> <li>• La Cultura Montubia, siglo XXI: música, danza, amorfinos, gastronomía, y el rodeo montubio.</li> </ul> <p><i>Aspectos culturales relevantes en la Región Sierra (Sierra Centro):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La vida en los páramos: Comunidades indígenas de Chimborazo</li> <li>• Medicina natural, leyendas y cosmovisión de las comunidades de la zona</li> <li>• El último Hielero del Chimborazo</li> <li>• De Los Andes para el Mundo: cultivos andinos y seguridad alimentaria.</li> <li>• El obispo de los indios: pensamiento de Mons. Leonidas Proaño</li> <li>• Alausí: la ciudad que huele a tren</li> <li>• Riobamba: La memoria ferroviaria del Ecuador</li> </ul> <p><i>Aspectos culturales relevantes en la Región Sierra (Sierra Norte):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los Caranquis y pueblos prehispánicos de la Sierra Norte</li> <li>• La conquista inca: historia de una larga resistencia</li> <li>• Surgimiento y desarrollo de los obrajes durante la época colonial (Imbabura)</li> <li>• Tradición textil y comercial en la Sierra Norte.</li> <li>• Medicina natural, leyendas y cosmovisión de las comunidades de la zona</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La cultura afro del Valle del Chota: historia, tradiciones y manifestaciones culturales</li> </ul> <p><i>Aspectos culturales relevantes en la Región Sierra (Sierra Sur):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Significado cultural e histórico de los sitios arqueológicos Inca-Cañari en: Tambo Coyoctor, Ingapirca y Culebrillas</li> <li>• Red de caminos ancestrales andinos</li> </ul>
Aspectos Naturales	<p><i>Biodiversidad del Ecuador</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Principales razones (ubicación tropical, los Andes, corrientes marinas, y domesticación de especies)</li> <li>• Principales ecosistemas del Ecuador.</li> <li>• Problemas ambientales y su impacto en los ecosistemas naturales.</li> </ul> <p><i>Región Costa</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Características y biodiversidad del estuario del río Guayas.</li> <li>• Manglares: un refugio de vida.</li> <li>• Los bosques húmedos tropicales del Occidente: diversidad y estado de conservación.</li> <li>• Fauna de ríos y estuarios del interior.</li> </ul> <p><i>Región Sierra</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geología y vulcanología a lo largo de la avenida de los volcánes</li> <li>• Lagos y lagunas: origen y características principales</li> <li>• Bosques de montaña: los ecosistemas mas diversos del mundo</li> <li>• Páramos y tierra altas: función ecológica y características</li> </ul> <p><i>Áreas protegidas a lo largo del CTF: características y diversidad</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Refugio de Vida Silvestre Isla Santay</li> <li>• Parque Nacional Sangay</li> <li>• Reserva de Producción Faunística Chimborazo</li> <li>• Parque Nacional Llanganates</li> <li>• Parque Nacional Cotopaxi</li> <li>• Parque Nacional Cajas</li> <li>• Área Nacional de Recreación El Boliche</li> <li>• Reserva Ecológica Cayambe Coca</li> <li>• Reserva Ecológica Cotacachi Cayapas</li> </ul>
<p>Fuente: Plan Maestro 2.009. Elaborado por : Jorge Eduardo Carrera</p>	

Análisis: Una vez que ya están identificados los argumentos temáticos para todo el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) y los temas para los diferentes sitios en particular, es necesario indicar los medios a través de los cuales se comunicará estos mensajes e historias. Se propone utilizar los siguientes medios:

3.7.3.- Estaciones y talleres ferroviarios para transformarlos en espacios de interpretación

Muestras o exhibiciones temporales para determinados temas y que, en principio, serían acogidas en la red de estaciones ferroviarias.

- Servicios de guianza
- Señalética
- Medios gráficos y audiovisuales

Los medios, al igual que las charlas guiadas que se comparte con los visitantes, deben contar historias, caso contrario, como menciona Freeman Tilden (1986), uno de los ideólogos de la interpretación, serán estériles. El diseño y producción en general de estos productos, y en general de todos los servicios de interpretación que se desarrollen por parte de la Ferrocarriles del Ecuador, deben adoptar los principios de comunicación internacionalmente aceptados y reconocidos. Tilden propone seis principios que constituyen una excelente guía cuando se diseña y planifica infraestructura y equipamiento para la interpretación o cuando se conduce una actividad guiada. (Tilden, 1986).<sup>49</sup> Estos son:

- Relacionar. Cualquier forma de interpretación que no relacione los objetos que presenta y describe con algo que se encuentre en la experiencia y la personalidad de los visitantes, será totalmente estéril.
- Información no es interpretación. La información, como tal, no es interpretación; es una revelación basada en la información. Son dos cosas diferentes. Sin embargo, toda interpretación incluye información.
- La interpretación es un arte. La interpretación es un arte que combina muchas artes para explicar las materias presentadas; y cualquier forma de arte, hasta cierto punto, puede ser enseñada.
- Provocación. La interpretación persigue la provocación y no la instrucción”.
- La interpretación es un todo. Debe ser la presentación del todo y no de las partes aisladamente, y debe dirigirse al individuo como un todo y no sólo a una de sus facetas.
- La interpretación tiene que ser diferente de acuerdo al público de que se trate. La interpretación destinada a niños no debe ser una mera dilución de lo entregado a los adultos, requiere un enfoque radicalmente diferente. En el mejor de los casos necesitará programas específicos.

---

<sup>49</sup> Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública); Plan Maestro; 2.009; Pág. 351.

### 3.7.3.1.- Programa 1: Propuesta de interpretación para las estaciones

El Plan Maestro del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) comprende la rehabilitación de las actuales estaciones para conformar la Red de Estaciones Turísticas como espacios dinamizadores de las actividades turísticas. Con este propósito se identificaron varias categorías de estaciones: de cabecera, nodales y logísticas. Debido a que estos espacios concentrarán una buena parte del flujo de visitantes y/o pasajeros se considera estratégico asignarles también una función interpretativa y no solamente de estaciones de apoyo con servicios turísticos (puestos de información, cafetería, tienda, baterías sanitarias). De esta manera, las estaciones de cabecera y nodales tendrán una importantísima función en la difusión y puesta en valor de los recursos patrimoniales identificados a lo largo del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

Para la asignación de los temas a ser interpretados en cada uno de estos espacios se han considerado los siguientes aspectos:

- Temas y aspectos identificados como característicos del sitio, ciudad o región.
- Disponibilidad de espacio en cada uno de estos lugares que puedan ser destinados para funciones interpretativas.
- Mercado potencial a servirse.

En total son cinco estaciones de cabecera y seis estaciones nodales. Para cada una de ellas se deberá realizar un plan conceptual de interpretación a nivel de detalle. Es decir, incluir en estos estudios: tema(s) a interpretarse, mensajes previstos, infraestructura y equipamiento requerido, flujos de circulación deseados, experiencia recreativa prevista, nivel tecnológico, mecanismos de gestión y administración, estrategia de mercadeo, inversión requerida, entre otros.

A continuación se describe el concepto interpretativo propuesto para las siguientes estaciones: Guayaquil/Durán, Bucay, Riobamba, Quito e Ibarra.

*a. Parque temático del ferrocarril en Durán y Guayaquil*

El parque temático estará definido por dos espacios: uno ubicado en Guayaquil donde antes funcionaba el muelle de llegada y zarpe de las lanchas que hacían la conexión con Durán, y la actual estación y talleres del ferrocarril de Durán. Por lo tanto, será necesario ver a estos dos lugares como elementos de un solo proyecto, denominado “Parque Temático del Ferrocarril”. Cada espacio tiene su particularidad y, reconociendo esto, este plan propone el siguiente concepto para su posterior desarrollo.

En Guayaquil:

Será un parque al aire libre donde se exponga a los visitantes, principalmente de Guayaquil, a una “inmersión” en los mundos del ferrocarril. El propósito será generar una primera curiosidad por conocer lo que existe al otro lado del río, en la estación de Durán. Es necesario mencionar que durante la época de la colonia en este sector funcionaron los astilleros reales. Aspecto que si bien no está directamente ligado con la historia del ferrocarril, ofrece una oportunidad para la interpretación que debe ser aprovechada.

Se ofrecerá un ambiente abierto para realizar recorridos autoguiados, a través de paneles interpretativos y varios elementos interactivos exteriores, para que el público pueda “imaginar” tanto la naturaleza de las experiencias que se ofrecen al recorrer el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) así como recibir información interpretativa acerca del funcionamiento de los astilleros durante la colonia.

La operación en este sitio de las lanchas turísticas que recorran los diferentes atractivos de la zona (Estación Durán, Isla Santay, Parque Histórico, entre otros) garantizará un flujo permanente de personas. Esto, de alguna manera, facilitará la difusión y apropiación de este espacio por parte de la población. Dada su ubicación se prevé que se convierta en un parque recreacional para distracción de la familia, principalmente en fines de semana.

Aspectos a ser interpretados:

Los astilleros reales durante la colonia. Explicación in situ del funcionamiento e implicaciones nacionales y regionales de éstos.

Los mundos del tren. Inmersión lúdica para que los visitantes, en especial familias, puedan “recorrer” de manera imaginaria los diferentes mundos y experiencias que se encuentran en el Corredor Turístico Ferroviario (CTF); en especial las actividades educativas y recreativas que se realizan y existen en las diferentes estaciones del tramo Durán–Bucay.

Áreas y/o servicios previstos:

- Estacionamiento
- Muelle histórico con sitios de descanso y binoculares panorámicos.
- Área de juegos recreativos (tren eléctrico que ofrece recorridos por el parque, en especial para público infantil. Se deberá realizar una propuesta interpretativa para este minicircuito).
- Sitio de información y venta de boletos para los diferentes recorridos que ofrezcan las lanchas turísticas.
- Kioscos con comidas típicas/tradicionales de la Costa.
- Baterías sanitarias.

En Durán:

En este espacio se encuentran los talleres del ferrocarril así como una de las principales estaciones ferroviarias y contará con todos los servicios que se ha identificado para estaciones que tienen categoría de cabecera.

Desde el punto de vista funcional y de interpretación, y debido a la ubicación, antecedentes, funcionalidad y tráfico que se prevé tendrá, se ha contemplado el desarrollo de un gran centro interactivo relacionado con la historia de la construcción del ferrocarril, en el cual se pueda integrar los antiguos y actuales talleres (o parte de estos) al recorrido turístico. Adicionalmente se prevé recuperar y desarrollar el frente

del río con el propósito de generar un malecón “escénico histórico”; un espacio para la recreación centrada en la interpretación del río, el comercio fluvial y el manglar, aspectos importantes que han marcado la vida de las dos ciudades: Durán y Guayaquil.

Aspectos a ser interpretados:

El tema central de interpretación debería ser los aspectos relacionados al tema del tren más difícil del mundo. Un centro museo interactivo de tipo histórico que recoja y exponga, de manera ágil y amena, los diferentes aspectos relacionados con la construcción del ferrocarril.

Adicionalmente y debido a su ubicación estratégica, frente a la río y a la ciudad de Guayaquil, en ese sitio se deberá realizar la interpretación del estuario más diverso (cultural y biológicamente) de la Costa Pacífica de América.

La importancia de las vías fluviales de la Costa. Desde la confederación de navegantes Huancavilcas, el comercio de cacao de finales del siglos XIX y comienzos del siglos XX, hasta nuestros días como principal puerto del Ecuador.

- Áreas y/o servicios previstos:
- Servicios estándar para una estación turística de cabecera
- Centro interactivo permanente
- Malecón escénico con embarcadero
- Área de comidas y tiendas de artesanías patrimoniales

#### *b. Estación Bucay*

La ciudad de Bucay (294 msnm) se encuentra al pie de la cordillera occidental, en un punto donde, se podría decir que los Andes “se levantan abruptamente” sobre la llanura costera. Desde el punto de vista ecológico, se encuentra en la zona de transición entre el bosque húmedo tropical de tierras bajas y el bosque de neblina de las estribaciones andinas, por lo que es un sitio de muy alta biodiversidad.

Desde el ámbito social, un hecho importante en esta zona es la mezcla de culturas, tanto de la Sierra como de la Costa. Este se debe a que esta Ciudad como ninguna otra en el país, se encuentra en un punto de unión entre cinco (5) provincias: Guayas, Cañar, Bolívar, Chimborazo y El Oro. Tiene además buena conectividad terrestre con todas estas provincias.

Finalmente, al estar cerca de Guayaquil y haber mejorado el estado de las carreteras, recibe un flujo creciente de viajeros.

Desde el punto de vista interpretativo el papel que debe tener Bucay es ser el sitio más apropiado de todo el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) para interpretar la riqueza del patrimonio natural del Ecuador. Las principales razones que explican la gran diversidad biológica son: a) su ubicación tropical, b) la presencia de los Andes, c) la influencia climática provocada por las corrientes marinas. Todos estos factores pueden observarse y sentirse en Bucay.

Con este fin se propone la creación de un “Parque Botánico y jardín de los colibríes”, que tendrá los siguientes componentes:

- Parque botánico con especies relevantes y llamativas de la Costa y muestra representativa de la flora de otras regiones del país. Esta área deberá ser parcialmente cubierta y con los requerimientos técnicos necesarios para la adaptación y desarrollo de las diferentes especies. Deberá constar también de un área de manejo para propagación, cultivos, compostaje y preparación de plantas.
- Sendero exterior de los colibríes. El clima de la zona favorece el cultivo y mantención de plantas nativas que atraigan estas aves. Los inventarios preliminares de avifauna de la zona indican la presencia de por lo menos 12 especies de colibríes. Se prevé que este espacio, en medio de la ciudad, podría atraer por lo menos a 4 especies diferentes.

Para complementar estos espacios e interpretar y educar acerca de la importancia de la conservación de nuestra biodiversidad, se debería impulsar la realización de convenios de colaboración con entidades zoológicas del país. Se debería recibir



asistencia técnica y realizar exposiciones temporales, en terrarios técnicamente manejados, de anfibios, reptiles, peces, y otros grupos zoológicos menores. Entre las entidades que podrían colaborar están: Parque Histórico de Guayaquil, Fundación Rescate Jambelí y Fundación Zoológica del Ecuador/Quito Zoo.

El transformar los actuales talleres/galpones del tren en un espacio de esta naturaleza será una oportunidad para que sus pobladores encuentren en este recurso una posibilidad real de posicionamiento turístico y consecuentemente, de desarrollo económico. En la zona existen varios bosques protectores y también oferta (limitada por el momento) de senderos para la observación de la naturaleza. Por lo tanto, los temas interpretativos propuestos reflejan las características innatas de la zona y encajan perfectamente dentro de los argumentos temáticos del Plan Maestro del Corredor Turístico Ferroviario.

*Aspecto a ser interpretados:*

- La diversidad biológica del Ecuador.
- Diversidad biológica de Bucay

*Áreas y/o servicios previstos:*

- Servicios estándar para una estación turística de cabecera

*c. Estación Riobamba*

Por su localización estratégica aquí se ubicaron los talleres más importantes de la red ferroviaria. Para el desarrollo de áreas de interpretación se ha tomado en cuenta que la población de Riobamba posee una gran memoria colectiva asociada al tren. Al igual que el resto de estaciones de cabecera, esta contará con todos los servicios de esta categoría.

La función interpretativa que para el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) tendrá esta estación será el mantener y promover la cultura ferroviaria a nivel nacional. Riobamba fue también el lugar donde se realizó la primera Asamblea Constituyente que consolidó, en 1830, a la República. Recuperar e interpretar el rol

“integracionista” que tuvo esta ciudad será una gran contribución que, además, posicionaría a la red de estaciones como espacios para la apropiación de nuestro patrimonio.

Con este fin y el de integrar otros aspectos patrimoniales propios de la Ciudad de Riobamba se propone la creación del “Paseo de la integración” que tendrá los siguientes componentes:

Muestra permanente de los oficios ferroviarios. Este es el mejor espacio para informar, explicar e interpretar la dimensión humana del ferrocarril, es decir al trabajador ferroviario: maquinistas, brequeros, fogoneros, telegrafistas, areneros, jefes de estación, entre otros. Oficios necesarios para mantener y operar al ferrocarril que unió e integró al país a comienzos del siglo XX. Este espacio deberá tener la versatilidad para ser también ocupado por otras muestras itinerantes que han sido identificadas en el Plan interpretativo.

Un segundo elemento del Paseo de la Integración será la “Plaza del tren”, un espacio destinado a información turística de los atractivos y destinos de la ciudad, provincia y en general de la Sierra Centro. En este espacio, y por medio de paneles interpretativos y elementos interactivos exteriores, se interpretara los temas históricos de la Ciudad.

Un tercer elemento, será “El tren a las nubes”. Un tren eléctrico para público infantil y familias que recorridos cortos dentro de la misma estación.

Aspectos a ser interpretados:

- La dimensión humana de la construcción y operación del ferrocarril: oficios y tecnologías.
- Reseña histórica acerca del papel que cumplió Riobamba como sede de la Ira. Asamblea Constituyente del Ecuador.

Áreas y/o servicios previstos:

- Servicios estándar para una estación turística de cabecera

#### *d. Estación de cabecera en Chimbacalle / Quito*

Al igual que en la estación de Durán, aquí se encuentran varios talleres del ferrocarril y es una de las principales estaciones ferroviarias de la red. Contará con todos los servicios que se han identificado para estaciones que tienen esta categoría.

Su función interpretativa para el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) será el ofrecer a la población de Quito y sus visitantes la motivación suficiente para adentrarse en los “mundos del tren”. Se prevé habilitar en la estación, un museo/centro donde por medio de uno o varios simuladores el público pueda experimentar lo que implica subirse a un tren y “virtualmente” sentir y vivir esta experiencia. Se deberá seleccionar los aspectos más relevantes para el recorrido virtual, pero tramos como la Nariz del Diablo, el puente de Suchos, el valle del Chota y el ascenso de la cordillera, desde Bucay hasta Sibambe, deberán ser parte de esta experiencia.

La estación de cabecera de Chimbacalle se complementa interpretativamente con aspectos adicionales: a) el jardín de los sueños y b) espacio para muestras temporales asociadas al ferrocarril o destinos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).

El primero, “El jardín de los sueños”, tiene como propósito ofrecer a los usuarios del ferrocarril, al vecindario y comunidad en general un área cubierta, agradable de circular y con concepto patrimonial que puede generar un tráfico complementario al ya esperado. Se propone la creación de un espacio donde por medio de grandes maceteros donde se recupere la flora nativa que existía en este espacio antes de la llegada del ferrocarril (palmas de cera, helechos gigantes, pumamaquis, podocarpus, arrayanes, quichuares, entre otros) y por medio de esculturas de bronce en gran formato acerca de los juegos tradicionales (trompo, plancha, pelota nacional, bolas, zumbambico, la llanta, vuelo de cometas, etc.) se recupere los juegos tradicionales que eran frecuentes en la época que se construyó el ferrocarril.

El segundo, un espacio para muestras temporales, será un lugar donde se expongan las diferentes exposiciones itinerantes que se han identificado en el Plan interpretativo y donde también pueda darse cabida a la difusión de los diferentes destinos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF). La variedad de temas y eventos

que se realice en este lugar permitirá dar un gran dinamismo cultural a la Estación y deberá ser aprovechado para generar cobertura en medios de comunicación locales y así lograr un posicionamiento como “un lugar donde siempre pasa algo”.

Aspectos a ser interpretados:

- Con el espacio destinado al simulador se interpretará los tres de los cuatro argumentos temáticos: a) el tren más difícil del mundo, b) el tren de los pueblos y ciudades, y c) el tren de los volcanes.
- El “jardín de los sueños” se interpretará el paisaje y vegetación andina así como los juegos tradicionales de la época del ferrocarril.

Áreas y/o servicios previstos:

- Servicios estándar para una estación turística de cabecera.
- Centro o museo interactivo para el simulador del tren. Espacio deberá estar complementado con varios elementos interactivos acerca de subtemas relevantes de los tres argumentos temáticos identificados.
- Biblioteca y archivo documental del Ferrocarril.
- Oficinas centrales de la Ferrocarriles del Ecuador.
- Área recreativa para circulación y conexión entre las diferentes zonas (“Jardín de los sueños”).
- Área de comidas y tiendas de artesanías patrimoniales.
- Baterías sanitarias.
- Estacionamiento (limitado).

#### *e. Estación Ibarra*

A diferencia de las otras estaciones de cabecera, en donde se ha propuesto consolidar el uso de los terrenos de la Ferrocarriles del Ecuador bajo un mismo propósito, en este sitio lo único que se tiene disponible para uso turístico es el actual edificio de la estación. Los terrenos adyacentes requerirán de un acertado proceso de negociación

de Ferrocarriles del Ecuador con los actuales ocupantes y el Municipio de Ibarra. Por lo tanto, no han sido tomados en cuenta ni incorporados a ninguna funcionalidad turística.

Al ser considerada una estación de cabecera, deberá tener los servicios que se ha estipulado para esta categoría, sin embargo dada la limitada superficie disponible, el área de café, tienda e información turística deberán compactarse de tal manera que se pueda destinar un espacio más amplio para el componente interpretativo. Con estas limitaciones, el objetivo de la interpretación para esta estación (en una primera etapa) será visualizar, a bajo costo, a Ferrocarriles del Ecuador y, por supuesto, al tren como elemento dinamizador del turismo a nivel nacional.

Se propone exponer una locomotora antigua como “artefacto tradicional y de museo” es decir no para interactuar. A través de guías locales se debe interpretar varios aspectos de su funcionamiento: sistema de encendido, combustible utilizado, función de la cantidad válvulas y botones, emisión de vapor, diferentes tipos de pito, peso, etc. Se requiere elaborar un guión específico para esta explicación en el que se incorpore el humor y la anécdota como hilos conductores de las historias a contarse.

Como complemento a este elemento central, se desarrollarán cuatro o cinco elementos interactivos más pequeños para que los visitantes puedan participar y desarrollar experiencias personales significativas asociadas, nuevamente, a la operación y funcionamiento del ferrocarril (como telégrafo, ruedas, etc.).

Aspecto a ser interpretados:

- Funcionamiento de una locomotora de principios de siglo XX.
- Los mundos del tren.

Áreas y/o servicios previstos:

- Servicios estándar para una estación turística de cabecera.

### 3.7.3.2.- Programa 2: Propuesta de muestras temporales e itinerantes.

Una de las mejores estrategias usadas por centros culturales, áreas naturales protegidas y en general por entidades ligadas a la difusión y apropiación del patrimonio en general, es la realización de exposiciones o muestras temporales. Estas tienen la ventaja de ser, en la mayoría de casos, itinerantes y así cubrir mercados en diferentes ciudades.

Por esta razón, se considera que la difusión de tantos temas y aspectos patrimoniales que existen en las diferentes ciudades y regiones que conforman el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) puede adoptar esta estrategia. Así, con la llegada del tren, también llegan muestras puntuales sobre temas históricos, culturales o naturales asociados a los destinos por los que atraviesa el ferrocarril. Uno de los principales mercados a cubrir con esta estrategia es la población de las mismas ciudades, en especial público infantil (escuelas) y familiar (en fin de semana).

Entre las entidades de promoción cultural, existe un consenso generalizado de la importancia de las exposiciones temporales. RolandSchaer (1.998) al analizar el impacto que tienen estos medios, indica:

“La exposición asume la obligación de reconstituir un mundo, de mostrar el modo en que sus diversos componentes se entrelazan, de articular las frases que les dan unidad. La exposición es la ocasión para poner en escena un episodio de la vida intelectual, reconstruir un fragmento de la historia cultural, dar cuerpo a una noción abstracta, penetrar en el universo de un autor, alimentar la reflexión contemporánea... situándose en cada momento en la intersección exacta entre lo sensible y lo inteligible.”

La existencia de una importante infraestructura, como será la red de estaciones ferroviarias, facilitara la programación y elaboración de estas muestras. Sin embargo, no se debe descartar la utilización de otros espacios como son bibliotecas públicas, centros culturales, entre otras, para exponerlas. Lo importante, en última instancia, es difundir adecuadamente (de manera interpretativa) los diferentes aspectos y temas asociados al ferrocarril. Las exposiciones dinamizaran y generarán

un tráfico paralelo en las estaciones y al hacerlo el ferrocarril cumplirá nuevamente la función de integrador de culturas.

Para cada muestra, se requiere la elaboración de un estudio a detalle, Plan conceptual de exhibición, el mismo que debería contemplar los estudios museológicos y museográficos necesarios para llevarla a cabo. Algunos de los aspectos que se consideran relevantes para ser interpretados y difundidos con esta estrategia son:

*a. Chaquiñanes, arrieros y rieles*

Antes de la existencia del ferrocarril, la conexión entre las dos grandes ciudades se las realizaba en mulas atravesando caminos desolados y muchas veces peligros. El viaje tomaba entre dos a tres semanas con lo que muy pocas personas se arriesgaban a esta aventura. El mismo Eloy Alfaro, en el primer día que conoce a A. Harman, comenta (en Harman y Robinson, 2.003):

- “¿Usted viajó de Guayaquil a Quito en doce días, señor Harman” (EA)
- Sí su excelencia, Son menos de 482 Km.” (AH)
- “¡Qué maravilla! Nadie ha hecho ese viaje en menos de catorce días. Generalmente ese viaje lleva de quince días a tres semanas!” (EA)
- “Se lo hará en un día en ferrocarril” (AH)

Una exposición que ponga en contexto el sistema de comunicaciones de esa época y lo que realmente cambio con la llegada del ferrocarril será de gran interés, más aún cuando los arrieros y el alquiler de mulas fue una actividad económica muy importante para ciudades como Guaranda, Riobamba y Ambato.

*b. El tren de la libertad*

La construcción del ferrocarril fue más allá de una propuesta de mejorar las comunicaciones entre dos regiones. El ferrocarril trajo y a la vez llevó ideas y sueños entre las diferentes regiones; esa finalmente fue la apuesta de Alfaro al tomar el ferrocarril como el eje y motor de la revolución liberal.

A lo largo de los sitios por donde atraviesa la línea ferra existe una variedad de eventos y vivencias relacionadas con revoluciones (pacíficas y sangrientas) las cuales permiten entender las vivencias actuales.

*c. El tren más difícil del mundo*

Como se detalla en el argumento temático que lleva el mismo nombre, las dificultades políticas, financieras, técnicas y humanas que se debieron resolver para culminar su construcción fueron enormes. La construcción la inicia G. García Moreno en 1871 y se avanza muy poco durante los siguientes 14 años. En 1885, Alfaro inicia la revolución liberal y contra todo pronóstico la locomotora llega a Chimbacalle el 25 de junio de 1908. Lo irónico es que 3 años mas tarde de este hecho, los dos mentalizadores de ésta obra, Harman, el constructor, y Alfaro el mentalizador, terminan trágicamente sus vidas. Esta exhibición nos deberá transportar a conocer el lado humano de la gente que lo hizo posible y entender el impacto que tiene hasta nuestros días.

*d. Lagunas, hijas sagradas de las montañas*

El Corredor Turístico Ferroviario (CTF) incluye varias lagunas andinas, como: Osogoche, Culebrillas, Colta, Yambo, San Pablo, Cuicocha, Yaguarcocha, entre otras. Realizar una muestra que nos lleve a conocer los diferentes mundos del tren, es otra manera de posicionar el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) entre los habitantes de las diferentes ciudades. Al abordar este tema, se debe incluir aspectos como tradiciones, leyendas y costumbres que tienen las comunidades que habitan en sus alrededores.

*e. Caranquis y Huancavilcas: Los señoríos que el tren no vio...*

De la investigación histórica secundaria realizada para la elaboración del Plan Maestro se identifico que durante la época prehispánica, existieron “Señoríos” muy importantes en lo que ahora son los extremos de la vía férrea. En la sierra los Caranqui y en la costa los Huancavilcas y Yaguachi. Historiadores y arqueólogos que han estudiando la dinámica comercial de estos grupos, mencionan la existencia temprana de senderos y trochas que facilitaron la comunicación e intercambio de



productos entre sierra y costa. Una exposición itinerante sobre esta temática tendrá un gran valor educativo para entender nuestras raíces. El tren también nos puede transportar al pasado.

### 3.7.3.3.- Programa 3: Señalética corporativa e interpretativa

El plan prevé la implementación de una estratégica de señalética que cumpla dos funciones: a) Ubicar y orientar a los visitantes en las estaciones turísticas ferroviarias y en los sitios aledaños administrados por Ferrocarriles del Ecuador y b) interpretar temas patrimoniales. Los dos tipos de señalética deben tener la misma tipología y características de diseño industrial, así cumplan dos funciones diferentes. En el primer caso se pretende normar la instalación de letreros de ubicación e identificación, tanto de las edificaciones como de los diferentes servicios existentes dentro de éstas.

En el segundo caso, se dotará de señalética exterior, corporativa e interpretativa para todas las estaciones de cabecera y nodales. Los diseños serán de fácil comprensión, con gráficos o ilustraciones tematizados de acuerdo a las características del sitio. Los materiales a emplearse deberán ser iguales en todas las estaciones y ser resistentes a ambientes exteriores. Para el tramo Alausí-Sibambe, se incluye también la construcción de un mirador hacia el encañonado del río Alausí, lugar de las actuales paradas guiadas. Es prioritario brindar mayor seguridad a los pasajeros a la vez que se garantiza una mejor observación y apreciación del paisaje.

#### *a. Manual de Señalética Corporativa*

La señalización de las estaciones y, en general, del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) deberá evocar y transmitir sensaciones asociadas a lo definido en los ejes argumentales. En este sentido, es muy importante que desde el punto de vista interpretativo se maneje un mismo lenguaje corporativo, asociado a los argumentos temáticos previamente identificados. En una primera fase, Ferrocarriles del Ecuador debería contar con un manual de estilo y diseño de señalética para todo el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) que no se oponga o sobreponga a la establecido por el Ministerio de Turismo. Lo deseable sería que sea lo suficientemente atractiva para

que transmita experiencias y sensaciones y genere altos niveles de recordación de la marca. El manual de señalética deberá dar las pautas tanto para dos tipos de señalética: a) general, de orientación y ubicación de los diferentes servicios y áreas existentes (corporativa) y b) interpretativa para todos los paneles educativos que se instalen en áreas exteriores de las estaciones, circulaciones, miradores, muelles, etc.

*b. Señalética interpretativa para la Red de Estaciones Ferroviarias*

Todas las 25 estaciones que conforman la Red de Estaciones Turísticas requieren paneles exteriores con función interpretativa. Se propone normar no sólo los diseños, sino también la ubicación de los mismos. Estos paneles tienen la función de interpretar y comunicar a los visitantes datos relevantes de estos sitios. Por ejemplo en la estación de Urbina se deberá comunicar que es el punto más alto de toda la red ferroviaria y el otro, posiblemente, hacer referencia al último de los “Hieleros del Chimborazo”. En Yaguachi se puede mencionar el origen del nombre Yaguachi y hacer referencia al rol que tuvo esta ciudad, como las aduanillas del rey durante la época colonial. Se debe realizar una propuesta de contenidos previo a instalar los letreros exteriores en cada estación.

*c. Señalética interpretativa exterior para dos destinos en operación.*

A la fecha de elaboración del Plan Maestro es evidente que la interpretación a través de la guianza personalizada es el único medio utilizado para transmitir información, conceptos y emociones a los visitantes. Esta, si bien conducida con profesionalismo es la mejor herramienta, no debería ser la única disponible. Por tanto, y para satisfacer una demanda creciente de usuarios que no siempre tienen la oportunidad de contar con un guía y, para facilitar y apoyar la labor de ellos, se propone instalar paneles interpretativos exteriores en dos sitios de vista: Nariz del Diablo y Salinas de Imbabura; dos de los actuales destinos donde el público lo recorre a pie o el tren realiza paradas programadas.

*d. Nariz del Diablo.*

La mecánica de visita a este lugar (tramo Alausí-Sibambe) consiste en realizar dos o tres paradas para explicar aspectos, leyendas o anécdotas de su construcción. Las

paradas son muy adecuadas y acertadas, sin embargo se debe mejorar el equipamiento de los sitios para que la experiencia recreativa sea memorable. Se instalaría un mirador para la observación del cañón del río Alausí y así promover una experiencia sensorial segura. Paneles interpretativos que expliquen y grafiquen en que consistió la construcción de la vía sobre la roca serán muy oportunos.

*e. Salinas de Imbabura.*

Disponer de paneles interpretativos que expliquen acerca de los atractivos e historia de Salinas facilitará mucho la comprensión que los visitantes tengan del sitio. Información relacionada al bosque seco interandino o al origen de la población afro en el valle del Chota pueden ser de mucho interés para la comunidad así como para los visitantes. Los paneles deberán ser ubicados en puntos estratégicos de la población y en común acuerdo y colaboración con ella.

3.7.3.4.- Programa 4: Servicios personales

Se trata de la realización de programas de capacitación para servicios de guianza, manuales de interpretación del Corredor Turístico Ferroviario (CTF) y elaboración de guiones interpretativos para el servicio personal entre la empresa y el cliente.

Uno de los aspectos más relevantes en las excursiones y viajes guiados es la relación que se establece entre visitante y guía. Los servicios de guianza no deben consistir en dar solo información, datos, fechas, y nombres de los sitios por donde se atraviesa. Los guías deben contar historias relevantes y ser capaces de generar una experiencia memorable en los visitantes, situación que no ocurre a la fecha de realización del Plan Maestro.

Por lo tanto, y con el propósito de mejorar el sistema de guianza se propone la realización de tres actividades:

*a. Cursos de capacitación para guías del Corredor Turístico Ferroviario (CTF).*

Se requiere dotar de mayor profesionalismo para realizar las labores de guía turístico. Se sugiere adoptar un sistema de capacitación similar al que existe en otras redes ferroviarias cuyo elemento diferenciador es la interpretación patrimonial. O como en

el caso del sistema de capacitación de guías e intérpretes que operan en el Parque Nacional Galápagos donde es requisito indispensable tomar un curso de formación impartido por el mismo parque (ver en García, 2.001). En este caso, se propone un curso intensivo de dos semanas que tenga énfasis en: a) los contenidos propuestos en este plan interpretativo (aspectos, históricos, culturales y naturales del Corredor Turístico Ferroviario CTF), b) técnicas de interpretación y conducción de grupos, c) relaciones públicas y seguridad.

*b. Manual para guías.*

Elaborar un manual de buenas prácticas de guianza que, entre otros, incluya los siguientes aspectos: presentación personal, normas de seguridad, deberes y prohibiciones, técnicas de conducción de grupos, duración sugerida de charlas, métodos demostrativos, principios de interpretación, entre otros.

*c. Guiones de tramos en operación*

La elaboración de guiones para los recorridos es una actividad prioritaria, pues permite establecer con anticipación la información y explicaciones que se darán al visitante y cuál es la apropiada de acuerdo al sector en que se encuentren. Los guías pueden y deben poner su carisma personal, pero sobre la base de un guión definido para los trayectos. Esto garantizará que todos los visitantes, independientemente de quién les guíe, reciba los mensajes y sobre todo las historias que para ese trayecto se identificaron como relevantes.

Se requiere elaborar guiones interpretativos para los tramos actualmente en operación o que lo estarán en el futuro cercano: 1) Riobamba-Alausí, 2) Alausí-Sibambe, 3) Chimbacalle-Latacunga, 4) Ibarra-Salinas, 5) Tambo-Coyocor y 6) Durán-Bucay

3.7.3.5.- Programa 5: Servicios no personales

Los medios gráficos y audiovisuales son herramientas muy importantes para llegar a públicos que no necesariamente visitan los lugares, Constituyen además una estrategia muy buena de promoción y difusión de los destinos y atractivos de un

determinado espacio. Como soporte para la interpretación de todos los espacios se propone la producción de los siguientes elementos:

*a. Videos temáticos*

Documentales de corta duración acerca de los 4 argumentos temáticos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Estos documentales deberán ser difundidos en escuelas y colegios a nivel nacional, agencias de turismo, estaciones, youtube y redes sociales. Tiempo aproximado de duración de c/u 10 min.

*b. Folletos interpretativos para la venta*

Folletos interpretativos y desplegados para los destinos turísticos del Corredor Turístico Ferroviario (CTF). Publicaciones bilingües de fácil comprensión, ilustrada y con cortas explicaciones de los atributos de cada uno de los destinos en operación (no de los trayectos). Para el año 2.010 Ferrocarriles del Ecuador debe elaborar folletos para los siguientes lugares: Yaguachi, Nariz del Diablo, Tambo-Coyocor y Salinas de Imbabura. Se proyecta publicar dos destinos nuevos cada año, durante los próximos 3 años. Los folletos deberán ser vendidos en diferentes sitios y deben ser considerados como una fuente adicional de ingresos.

*c. Guía turística*

Miniguía interpretativa (booklet) sobre el ferrocarril y sus destinos turísticos. Publicación bilingüe sobre el Corredor Turístico Ferroviario (CTF) en formato de cuadernillo. Se tomará como base organizativa los temas y planes de contenidos identificados en este documento.

## CAPITULO IV

### 4.- SITUACIÓN ACTUAL

Algunas experiencias y datos estadísticos que me permitiré compartir en este documento nos asegura que el desarrollo de infraestructura acompañada de un trabajo de planificación y gestión en el territorio asegurará el avance en el desarrollo social, cultural y económico de la población.

Uno de los principales indicadores de gestión y de resultado en la rehabilitación del sistema ferroviario es la generación de empleo, principalmente en las comunidades por donde pasa el ferrocarril, muchas de ellas que se encuentran o se encontraban en estado de abandono y otras en situación de pueblos fantasmas. El “paraguas” de los empleos son las actividades económicas, sociales y culturales en el sector turístico

A continuación se presentan algunas experiencias ya desarrolladas durante el tiempo de rehabilitación (a mayo del 2.011) y operación del sistema ferroviario (aproximadamente 30%) nos permiten ratificar nuestra hipótesis de que la rehabilitación del ferrocarril trabajando paralelamente con las comunidades, genera desarrollo local.

#### 4.1.- INFRAESTRUCTURA

- En Yaguachi se ha incorporado la señalética como pasos cebra, rótulos, entre otros; que permite fortalecer culturalmente a la población.
- En Durán se ha incorporado semaforización que permite mejorar el tránsito en la ciudad y manejarse la relación con el ferrocarril de manera segura y ordenada.
- El número de personas que se han beneficiado con la infraestructura (estaciones, museos, etc.) del Sistema Ferroviario, Campañas Culturales y otros en el 2.010 son 20.900 y en 2.011 se beneficiarán 42.550 personas.
- En los temas de ingeniería ferroviaria se ha generado capacidad técnica en 8 empresas nacionales que se han asociado con empresas internacionales, creando knowhow o conocimiento técnico nacional.

#### 4.1.1.- Bienes Recuperados – Sistema Ferroviario

Todos los bienes de Ferrocarriles Ecuatorianos (EFE) estaban en abandono o tomadas por terceras personas; de la gran mayoría de ellos no se tenían escrituras, otras se tenían arrendadas a precios irrisorios y contratos inequitativos para con la empresa, la recuperación de los bienes inmuebles es uno de los procesos que beneficia no solo a la empresa sino a la comunidad, ya que alrededor de los bienes donde se construyeron las estaciones se desarrollaron pueblos y ciudades. En el año 2.007 se inició la gestión con activos valorados en 25 millones de dólares, para finales del 2.010 ya se había recuperado y rehabilitado bienes por más de 310 millones de dólares.

Tabla No. 28

##### BIENES RECUPERADOS – SISTEMA FERROVIARIO

Detalle de Bienes	MAYO DE 2.011	
	Número	%
Bienes recuperados	116	42,80%
Bienes en proceso de recuperación	155	57,20%
Total de Bienes Inmuebles	271	100%
Fuente: Informe mayo de 2.011		
Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)		

Análisis: Existen bienes recuperados y viene en proceso de recuperación, este es el caso de: Huigra, Aloag, Alausí, en donde los terrenos tienen una parte con escritura y otra con minuta las cuales se están legalizando, por lo tanto son 271 bienes que suman hasta mayo de 2.011.

Tabla No. 29

##### TRAMOS EN REHABILITACIÓN Y PORCENTAJE DE EJECUCIÓN

Obra	Km.	% de Avance	Monto	Empleos eventuales en obra rehabilitación	
				Directos	Indirectos
Riobamba – Palmira	64,5	18,32%	\$ 17.847.146,12	281	98
Ambato – Latacunga	44	16,71%	\$ 10.870.894,95	137	48
Riobamba – Ambato	74,4	15,29%	\$ 23.732.410,77	181	63
Yaguachi – Bucay	66,2	10,08%	\$ 18.033.880,58	139	48
Ibarra – Salinas	33,1	79,26%	\$ 2.118.110,66	71	25
Túnel sector Chanchán	0,830	80,36%	\$ 6.000.000,00	90	32
<b>TOTAL</b>	<b>283,03</b>			<b>977</b>	<b>341</b>
Fuente: Informe mayo de 2.011					
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)					

Análisis: En la parte superior se detalla cada uno de tramos en rehabilitación y en que porcentaje de ejecución se encuentra, además del monto y la generación de empleo tanto directo como indirecto, esto a mayo de 2.011.

Tabla No. 30  
TRAMOS EN SERVICIO TURISTICO

Tramo	Km.	No de turistas mayo/2.011	Ingresos	# de empleos estables generados
Quito - Latacunga	97,9	11.730	111.513,75	279
Durán – Yaguachi	21,2	3.534	21.697,75	200
Alausí – Sibambe (incluye Riobamba – Palmira)	11,8	14.880	249.289,50	455
Tambo - Coyoctor	3,5	780		45
Total	134,40	30.924	382.501,00	1.092
Fuente: Informe mayo de 2.011				
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)				

Análisis: El empleo se ha generado por la rehabilitación de la vía en los diferentes tramos, este empleo es temporal; y a través de los servicios y productos turísticos que se transforma en un empleo estable, los cuales pueden ser directos e indirectos, tomando en cuenta que son los tramos iniciales de la operación, faltando más del 70% de la vía, los empleos generados permiten mejorar la calidad de vida de la localidades.

#### 4.2.- DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO

El desarrollo local busca llegar a un pico alto junto con la rehabilitación total del tren, en una dinámica social entre las empresas comunitarias, privadas y la comunidad.

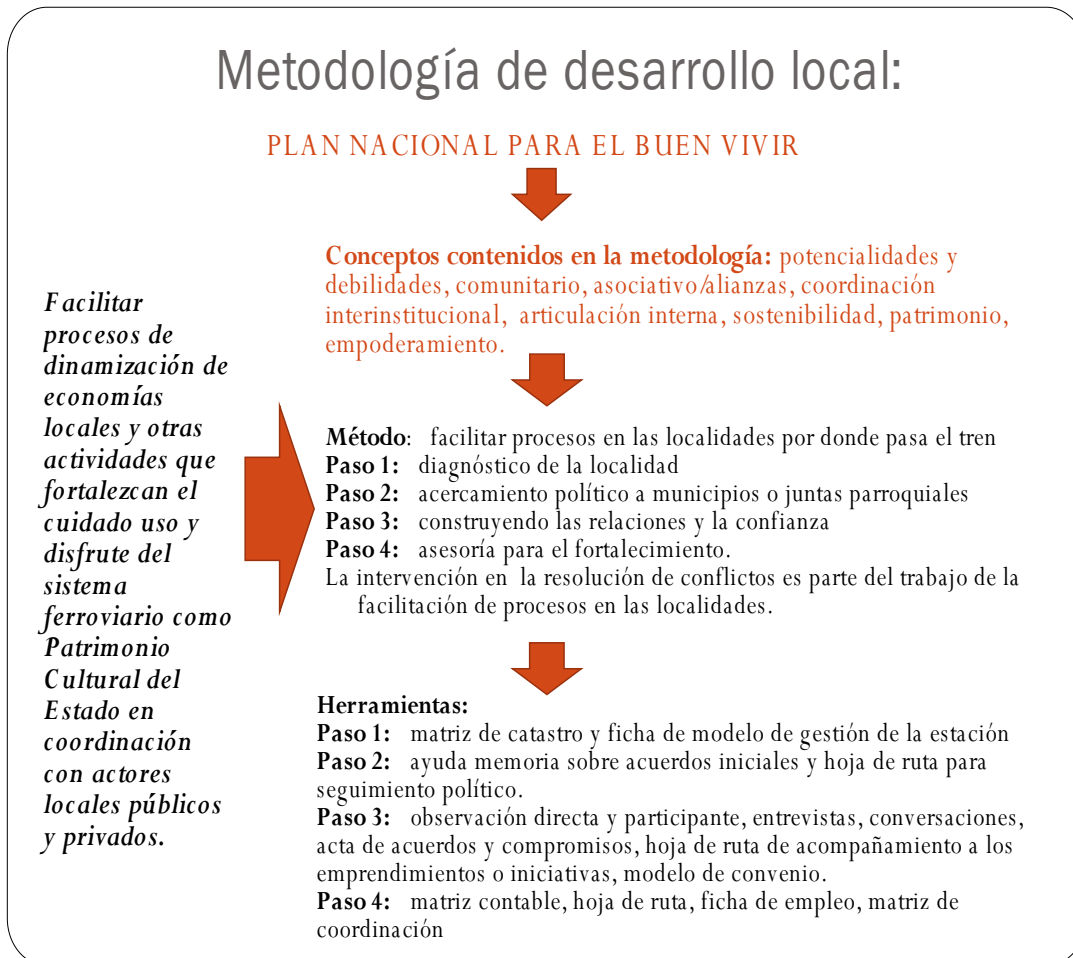
La sistematización de la experiencia de desarrollo local reconstruye la experiencia tal y como se desarrolló, y responde a preguntas que aportan para:

- Reflexionar y aprender de la práctica
- Enriquecerla y reorientar la acción
- Extraer conocimiento



Gráfico No. 19

METODOLOGÍA DEL DESARROLLO LOCAL



Fuente: Informe mayo de 2.011

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: El gráfico superior muestra de una forma compacta y didáctica cual es la metodología de desarrollo local utilizada por la empresa.

Ejes de análisis de la experiencia

- ¿De quién es la competencia de impulsar el desarrollo local y cómo hacerlo?
- Sostenibilidad de procesos: compromisos, servicios, involucramiento comunidades, etc.
- Relación interna de la unidad de desarrollo local con otras gerencias, operaciones y marketing.

Cuadro No. 21

## SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA

¿Cuál fue la experiencia?	La implementación del proceso denominado desarrollo local, específicamente el impulso de iniciativas o emprendimientos productivos locales alrededor de las estaciones del tren.
¿Cuándo se desarrolló?	Octubre 2.008 a octubre 2.010, período correspondiente a la actual administración.
¿Dónde se desarrolló?	En las localidades donde se encuentran estaciones rehabilitadas en el tramo Quito-Durán. Específicamente, la sistematización recoge iniciativas desarrolladas en 10 localidades: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estación de Aloasí en el cantón Mejía, provincia de Pichincha.</li> <li>• Estaciones de Boliche y de Latacunga en el cantón Latacunga, provincia de Cotopaxi.</li> <li>• Estaciones de Riobamba, Palmira, Colta, Alausí y Sibambe en la Prov. Chimborazo.</li> <li>• Estación de Tambo en Cañar.</li> <li>• Estación de Yaguachi en el Cantón Durán, Prov. Guayas.</li> <li>• Estación de Colta</li> </ul>
¿Con quiénes?	<p><u>Instituciones:</u> autoridades provinciales, con alcaldes principalmente y con presidentes de juntas parroquiales. Ministerio de Cultura, oficinas provinciales del Ministerio de Turismo.</p> <p><u>Otros actores:</u> MCCH, ESPE, COACAH, Consorcio de productos y agricultores de Palmira.</p> <p><u>Equipo de Desarrollo Local:</u> Presente en las filiales, se ha ido incrementando en la medida que ha ido avanzando la experiencia.</p> <p><u>La población:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yaguachi: Operadora de Turismo Kislizrous, Municipio, tricimotos, proveedores de productos turísticos y de alimentos.</li> <li>• Latacunga: Mesa de gobernabilidad (Municipio de Latacunga, Dirección Provincial de Cultura, Municipio de Pujilí, CAPTUR, Gobierno Provincial de Cotopaxi, Municipio de Saquisilí, ESPE, Gobernación y el FEEP). Feria artesanal: 13 artesanos (MINTUR ha capacitado)</li> <li>• Aloasí: Organización de mujeres El corazón del valle de Machachi, administran el Café del Tren y proveedoras y proveedores locales.</li> <li>• Boliche: Operadora Boliche Tours (18 familias) administran el Café de Tren. Realizan guianza.</li> <li>• Riobamba: Pasaje artesanal agrupa a 13 artesanas y artesanos que también han recibido capacitación del MINTUR.</li> <li>• Palmira: COACAH, Consorcio de productos y agricultores de Palmira.</li> <li>• Alausí: Café La Diligencia, pré-Cámara de turismo</li> <li>• Sibambe: Juntas Parroquiales de Nizag y Tolte. Asociaciones de moradores de ambas parroquias. MCCH.</li> <li>• Colta: Municipio, feria artesanal (7 artesanos), Universidad Jaun Yachag Huasi</li> <li>• Tambo: Municipio</li> </ul>
Fuente: Informe mayo de 2.011 Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)	

Análisis: como se observa en el cuadro superior, la experiencia está sistematizada llevando a cabo todos los componentes expuestos.

Cuadro No. 22

## FASES DE LA EXPERIENCIA DE DESARROLLO LOCAL 2.007 - 2.010

Primera fase:	Segunda fase:	Tercera fase:
2.007 – 2.008 El contexto en que nace el trabajo de desarrollo local es el proyecto emblemático. Llega una nueva gerencia general en la ex EFE.	Enero 2.009 a junio, 2.010 cumpliendo compromisos presidenciales pero de forma técnica. Un enfoque renovador: infraestructura, empresa y desarrollo local. La empresa: desvinculación voluntaria y re estructura organizacional Desarrollo local, primeros pasos en las localidades: acercarse a la gente para responder expectativas, dar vida a las estaciones, medidas emergentes, inauguración de estaciones, primeros productos, metodología toma forma. 2.010 credibilidad y respaldo político: SIGOB y POA.	Desde junio 2.010 en adelante el desarrollo local cuenta con unidad propia y está más cerca de la gente. Unidad de Desarrollo Local Gestión de la información Gestión interinstitucional Marketing y desarrollo local Comunicación y desarrollo local
Fuente: Informe mayo de 2.011 Elaborado por : Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)		

Análisis: En el cuadro anterior se puede identificar tres fases de desarrollo local, desde el año 2.007 hasta el año 2.010.

## 4.2.1.- Experiencias focalizadas de Desarrollo Local

- En algunas estaciones se fortalece la cultura, así es como en Latacunga en coordinación con varias instituciones locales se desarrollan los jueves culturales; así mismo en Durán se hacen los domingos culturales.
- En Sibambe, provincia de Chimborazo se recibió un apoyo inicial de 2 dólares por cada turista para el funcionamiento del museo del cóndor Phuñuna, restaurante, plazas.
- En Sibambe, provincia de Chimborazo se ha generado en 13 kilómetros más de 150 empleos directos relacionados con la operación del ferrocarril.
- En Boliche se trabaja con dos empresas comunitarias para desarrollar el producto turístico, estas se han formado de la comunidad de Romerillos.
- En la parroquia Aloasí (Machachi) se está operando con éxito la ruta en auto ferro Machachi –Boliche, que permite desarrollar el turismo de hacienda con 7 empresas privadas.
- Se ha incorporado un proyecto con su propio gerente para desarrollar turísticamente los tramos ferroviarios que contemplan las comunidades de

Atuntaqui en la provincia de Imbabura y el municipio de Colta en la provincia de Chimborazo.

- En Alausí, desde el inicio de la rehabilitación del tren se ha creado la precámara de turismo, y se está contratando el plan cantonal de turismo con el Ministerio de turismo.
- Se han creado grupos de gobernabilidad en varios municipios, con la participación de juntas parroquiales, municipios, gobernaciones, ministerios, ferrocarriles del Ecuador, y el sector privado, que desarrollan los destinos turísticos.
- La planificación turística y de infraestructura de la rehabilitación y operación del tren se está incorporando en las planificaciones de la gestión de los gobiernos autónomos descentralizados, como ejemplo están los municipios de Quito, Milagro, Mejía, las prefecturas de Guayas, Chimborazo, entre otros.
- Se ha generado asociación comercial con más de 150 operadoras turísticas nacionales, internacionales y comunitarias.

#### 4.2.2.- Desarrollo de productos turísticos

Alrededor de las estaciones se fueron desarrollando las poblaciones, pueblos y ciudades crecieron e hicieron del barrio de la estación su centro. Hoy se han creado productos y subproductos complementarios del tren que administran las comunidades con agrupaciones organizadas, bajo las políticas de calidad en el servicio definidas por la Empresa pública de Ferrocarriles (FEEP), los productos son:

- *el café del tren*, que bien puede ser desde una cafetera operada por una persona hasta un restaurante de cuatro o cinco estrellas;
- *las ferias del tren*, que son ferias artesanales en las estaciones que participan artesanos y comerciantes de la localidad;
- *la tienda del tren*, que son productos hechos por la comunidad que tienen el sello del tren y son aprobados para venderse en todas las estaciones;
- *el museo del tren*, espacios lúdicos y educativos donde se expone y se recupera la memoria histórica del país y del tren, y;
- *el refugio del tren*, plazas que permiten descansar y pasar la noche para conectar al otro día con el turismo comunitario.



Tabla No. 31  
CAFÉ DEL TREN

N°	ESTACIÓN	CANTÓN	PROVINCIA
1	MACHACHI	MEJÍA	COTOPAXI
2	BOLICHE	LATACUNGA	COTOPAXI
3	ALAUSÍ	ALAUSI	CHIMBORAZO
4	SIBAMBE	ALAUSI	CHIMBORAZO
5	YAGUACHI	YAGUACHI	GUAYAS

Fuente: Informe mayo de 2.011  
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: En tabla se observa que a mayo de 2.011 están funcionando 5 Cafés del tren y se menciona en que cantón y provincia.



Tabla No. 32  
PLAZA DEL TREN

N°	ESTACIÓN	CANTÓN	PROVINCIA
1	IBARRA	IBARRA	IMBABURA
2	SALINAS	URQUIQUÍ	IMBABURA
3	LATACUNGA	LATACUNGA	COTOPAXI
4	RIOBAMBA	RIOBAMBA	CHIMBORAZO
5	ALAUSÍ	ALAUSÍ	CHIMBORAZO
6	SIBAMBE	ALAUSÍ	CHIMBORAZO

Fuente: Informe mayo de 2.011  
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: En tabla se observa que a mayo de 2.011 están funcionando 7 Plazas de tren cafés del tren, con su respectivo cantón y provincia.



Tabla No. 33  
TIENDA DEL TREN

N°	ESTACIÓN	CANTÓN	PROVINCIA
1	IBARRA	IBARRA	IMBABURA
2	MACHACHI	MEJÍA	PICHINCHA
3	SIBAMBE	ALAUSÍ	CHIMBORAZO

Fuente: Informe mayo de 2.011  
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: En tabla se observa que a mayo de 2.011 están funcionando 3 Tiendas del tren y que cantón y provincia, se encuentran

El modelo de coordinación y gestión de estos productos complementarios a los productos ferroviarios, es empatar a la economía pública representada por la empresa de ferrocarriles, gobiernos autónomos descentralizados, y ministerios; la economía privada representada por restaurantes, hoteles, agencias de viaje y operadores turísticos, y; la economía popular o solidaria representada por artesanos, emprendedores y microempresarios.

Cuadro No. 23

## ESTACIONES VIVAS EN USO

N°	ESTACIÓN	CANTÓN	PROVINCIA	ACTIVIDAD
1	IBARRA	IBARRA	IMBABURA	Muestras temporales de arte y visitas de la comunidad a la estación rehabilitada
2	CHIMBACALLE	QUITO	PICHINCHA	Espacios para actividades culturales, muestras artísticas, visitas a la estación como museo abierto, espacios para actividad deportiva con la comunidad
3	SANTA ROSA	QUITO	PICHINCHA	Muestra de artesanos, espacio para actividades sociales y culturales
4	TAMBILLO	MEJÍA	PICHINCHA	Espacios para actividad deportiva con la comunidad
5	MACHACHI	MEJÍA	PICHINCHA	Actividad artística concatenada al producto "Machachi Festivo"
6	LASSO	LATACUNGA	COTOPAXI	Centro de capacitación en temas agrícolas
7	LATACUNGA	LATACUNGA	COTOPAXI	Activación de Jueves Culturales en la estación, espacio de capacitación a jóvenes músicos.
8	RIOBAMBA	RIOBAMBA	CHIMBORAZO	Visitas de escuelas para conocer la estación como muestra, actividades culturales y sociales.
9	SIBAMBE	ALAUSI	CHIMBORAZO	Muestra de danza y artesanía concatenada al producto "Naríz del Diablo" Hospedaje (1ero de Julio de 2.011)
10	DURÁN	DURÁN	GUAYAS	Activación de los Domingos Culturales, visitas de escuelas de la localidad, socialización del proceso de rehabilitación
11	HUIGRA	ALAUSI	CHIMBORAZO	Espacio para trabajo de la comunidad en temas culturales y sociales.
12	TAMBO	TAMBO	CAÑAR	Restaurante, Biblioteca.
Fuente: Informe mayo de 2.011				
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)				

Análisis: En la parte superior se puede observar los usos de las estaciones que ya la comunidad puede utilizar con el café del tren, tienda del tren y feria del tren, en agosto o septiembre del 2.011 ya se empezó a utilizar el refugio del tren en Sibambe.

#### 4.2.3.- Turismo

Las rutas del tren se desarrollan mediante los denominados micros rutas que se demora medio día y generalmente se la realiza en auto ferro, y también existen las excursiones que se las realiza en tren electro diesel y demora el día entero. Esto permite que muchos turistas tanto nacionales como locales lleguen a los pueblos y

comunidades y que a través de la compra de alimentos, artesanías o la contratación de servicios, vayan generando desarrollo.

#### Excursiones en Tren

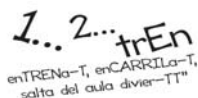
- Quito-Machachi-Quito (*Machachi Festivo*)
  - Quito-Boliche-Quito (*Camino al Boliche*)
  - Quito-Latacunga-Quito (*Avenida de los Volcanes*)
  - Machachi-Boliche-Machachi (*Páramo Infinito*)
  - Alausi-Sibambe-Alausi (*Nariz del Diablo*)
  - Durán-Yaguachi-Durán (*Sendero de Arrozales*)
  - Tambo-Coyoctor-Tambo (*Baños del Inca*)
- En Tambo, el número de turistas/visitantes al año era de 400, desde la apertura del tramo Tambo-Coyoctor, el número de turistas es de 8000 (2.009, 2.010), donde 5000 turistas hacen la ruta del tren.
  - En Alausí en el 2.009 hicieron la ruta Alausí – Nariz del Diablo 15.200 turistas en un auto ferro, quedándose en la estación de Sibambe por aproximadamente 5 minutos. En el 2.011 con la reapertura del Tramo Alausí – Nariz del Diablo fueron más de 30.000 turistas quienes tuvieron varias opciones en la Estación de Sibambe y su presencia en la Nariz del Diablo variará entre 2 horas y 1 día.
  - En Riobamba, desde el inicio de las operaciones en el tramo de la nariz del diablo, en todos los puentes vacacionales, las plazas de los hoteles se han llenado en un 95%, y los precios por habitación han subido desde 10 dólares hasta 12-17 dólares, asegurando trabajo y utilidades a muchas personas.



#### 4.2.4.- Programa de beneficio social

Se han generado programas que benefician a la comunidad, principalmente a la que desde la constitución nos manda proteger y atender, como son las personas de atención prioritaria, como niños y niñas, personas con discapacidad, madres y familias que acceden al bono de desarrollo humano, entre otros; para ello se han creado el programa 1, 2, tren, que se desarrolla un turismo educativo con estudiantes de escuelas y colegios, con precios diferenciados, y el programa Conciencia Social

sobre rieles, que permite disfrutar del turismo y aprovechar el ocio y tiempo libre, sin costo para el turista, ya que se encuentra subvencionado por varias instituciones lo que nos permite ampliar nuestra visión con nuevas experiencias para ver mejor nuestro territorio.



## 1-2 - Tren

En Quito han sido beneficiados 2240 niños y niñas de colegios como:

- Colegio San Francisco
- Colegio San Marino
- Colegio María Augusta Urrutia
- Colegio Sion
- Colegio Gotitas de Esperanza
- Colegio La Providencia
- Colegio Americano

En tramo Durán – Yaguachi han sido beneficiados 408 niños y niñas de colegios como:

- Colegio Manuel J calle
- Jardín de Infantes
- Adorables Angelitos
- Cosquillitas de Felicidad
- Col. Miguel Suárez Seminario

## Conciencia Social Sobre Rieles



Tabla No. 34

BENEFICIADOS ENERO-MAYO 2.011

TABLA TOTAL DE BENEFICIARIOS POR SEXO					
TOTAL BENEFICIADOS	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Tramo Quito - Tambillo	272	357	629	41,87%	58,13%
Tramo Latacunga - Boliche	279	301	580	47,61%	52,39%
Tramo Durán-Yaguachi	249	337	586	40,52%	59,48%
Tramo Alausí-Sibambe	108	107	215	52,00%	48,00%
<b>TOTALES</b>	<b>908</b>	<b>1102</b>	<b>2.010</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Fuente: Informe mayo de 2.011					
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)					

Análisis: en la tabla superior se observa que a mayo de 2.011 de los pasajeros existe un mayor número de mujeres que de hombres que se han beneficiado acepto en el tramo Alausí - Sibambe.



Tabla No. 35

TABLA DE BENEFICIADOS POR GRUPOS

BENEFICIARIOS	TOTAL
Personas con discapacidad	585
<u>Niñ@s</u>	844
Adolescentes	390
Adultos mayores	104
Bono de desarrollo Humano	87
Fuente: Informe mayo de 2.011	
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)	

Análisis: En la tabla superior se observa que a mayo de 2.011 el número de beneficiados por grupo, siendo el más alto el de niños llegando aun número de 844.

#### 4.3.- FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Implementación del data center, creación de inventario de bienes inmuebles bienes muebles, eliminación de chatarra a través de la dada de baja, compra de vehículos para la logística del personal. Contratación de guardianía privada para las estaciones rehabilitadas, condiciones físicas de trabajo excelentes, nueva cultura laboral, un mismo servidor de Internet facilitando las comunicaciones, el cambio que se espera lograr es de un giro de 180° en el personal, esto educándose, organizándose, cambiando y adaptándose ala nueva cultura organizacional y obteniendo la certificación ISO 9001:2.008 en el tramo Quito-Latacunga siendo la segunda empresa pública que obtenga este reconocimiento.

##### 4.3.1.- Gerencia de Planificación

La Gerencia de Planificación actualmente se divide en 3 jefaturas:

- Jefatura de Planificación y Desarrollo Institucional.- Se está elaborando la planificación institucional, llegando a obtener un BSC (Balanced Score Card), en el que se tendrá un control sobre las metas de cada gerencia, con objetivos e indicadores plurianuales (hasta 2.013), actualmente se encuentra en un 80% de avance, esta planificación se la está realizando basándose en el nuevo sistema de control del Estado, Gobierno por Resultados.

A finales del mes de marzo se realizó las auditorías finales para obtener la certificación ISO 9001:2.008, en el tramo Quito – Latacunga, en la preauditoría realizada por una certificadora (Bureau Veritas), el resultado fue

cero inconformidades, con lo que se recomendó ya realizar las auditorías para certificar.

El SIGTREN (Sistema de Información Georeferenciado) se inició la consultoría para tenerlo en funcionamiento en 4 meses, esta primera fase, tendrá el geoportal, visor de información, base de datos. En el mes de diciembre se retomó las evaluaciones al cumplimiento del PAC de cada gerencia.

- Cooperación Nacional e Internacional y Patrimonio.- Se está trabajando con el MIPRO, con la Dirección de Emprendimientos, para poder realizar proyectos con las comunidades, para fortalecer los Café del Tren.

El museo localizado en la Estación Eloy Alfaro, de Chimbacalle se lo está remodelando, con el objetivo que sea un museo interactivo. Conjuntamente con el Ministerio Coordinador y Ministerio de Cultura, se está trabajando en un proyecto, para tener un vagón biblioteca, que pueda llegar a más poblaciones.

Se está trabajando con el Patronato de la Prefectura de Pichincha elaborando proyectos que buscan utilizar las estaciones en otros usos, en proyectos sociales, en una primera instancia se realizaría un examen de ojos en la Estación de Santa Rosa de Cutuglahua.

- Desarrollo local, se cuenta con el levantamiento de información a lo largo del Corredor Turístico Ferroviario (CTF), en el que se evidencia la situación actual de las poblaciones (línea base socioeconómica), y se cuenta con información actualizada, lo que permitirá tener un mayor control sobre el impacto que se vaya generando.

La Gerencia de Planificación con sus 3 jefaturas, al 31 de Diciembre de 2.010 contaba con 12 funcionarios, incluido Gerente de área y Jefes. Actualmente cuenta con 9 funcionarios, se ha redistribuido funciones, llegando a tener la misma operatividad con menos personal.

Antes no existían formalmente las áreas de desarrollo local y cooperación naciones e internacional, al formalizarlas se ha facilitado el trabajo, siendo más claros los procesos a realizar.

#### 4.3.2.- Gerencia de Comunicación Social

En las tablas y gráficos adjuntos se muestra un sustento para evidenciar como creció en número de información positiva de Ferrocarriles del Ecuador, en el año 2.010 con respecto al año 2.009.

Tabla No. 36

#### INFORMACIÓN POSITIVA DE FERROCARRILES DEL ECUADOR AÑO 2.009

2.009	Positivas	Neutrales	Negativas
Julio	68	9	4
Agosto	40	5	9
Septiembre	48	2	4
Octubre	46	3	1
Noviembre	41	7	1
Diciembre	58	7	3

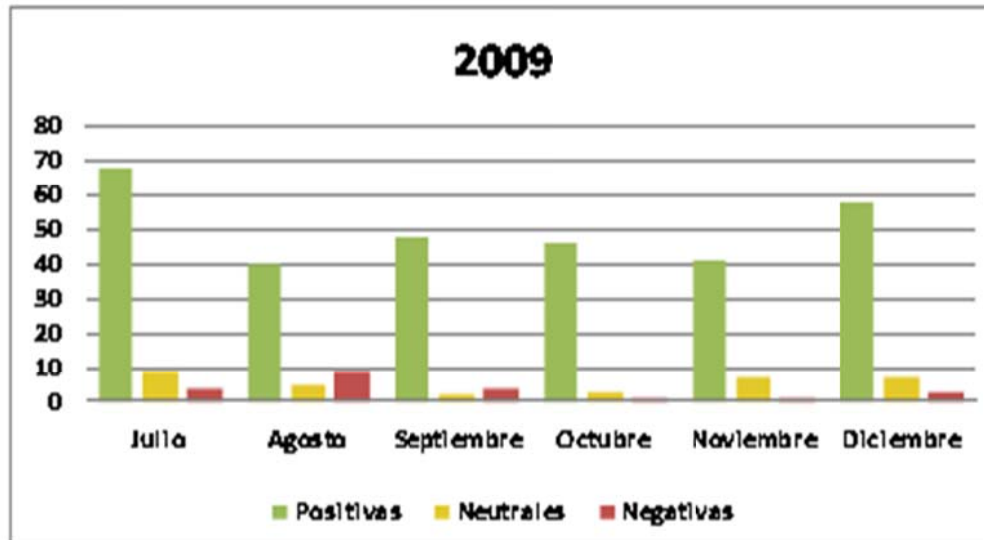
Fuente: Informe mayo de 2.011

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: En la tabla superior se ve una gran variación respecto a la información neutral y negativa, mientras que la información positiva es mayor y constante.

Gráfico N°20

#### INFORMACIÓN POSITIVA AÑO 2.009

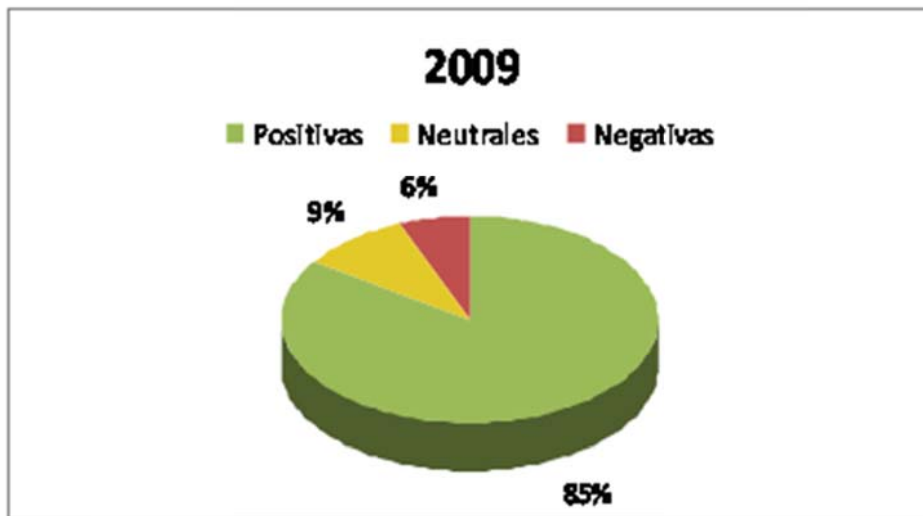


Fuente: Informe mayo de 2.011

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: En el gráfico se puede observar la gran diferencia entre la información positiva con respecto a la negativa.

Gráfico N° 21  
 INFORMACIÓN POSITIVA AÑO 2.009



Fuente: Informe mayo de 2.011

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: la proporción de información positiva es nueve veces mayor con respecto a la negativa según el gráfico.

Tabla No. 37

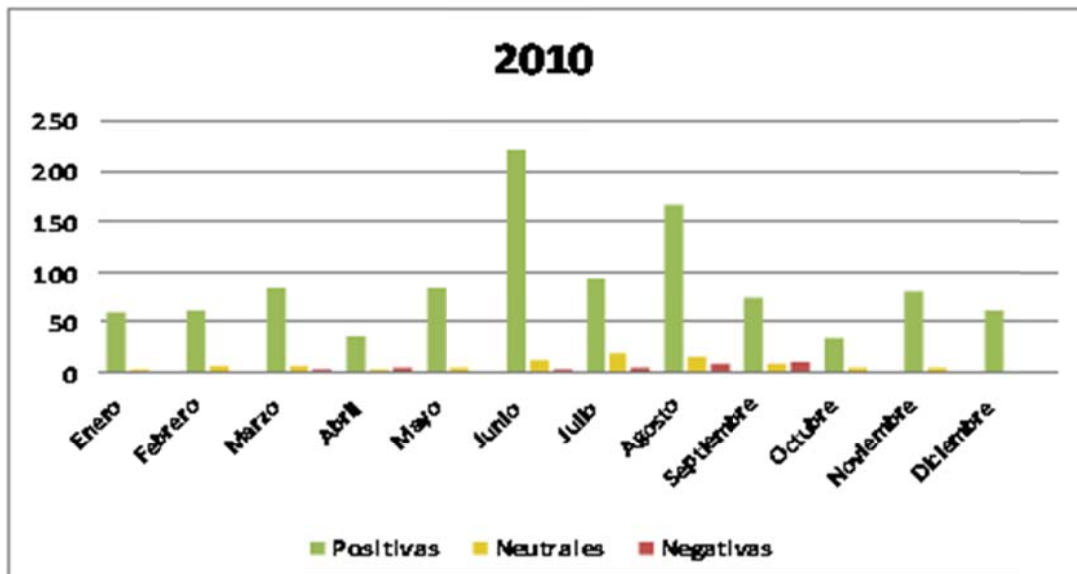
INFORMACIÓN POSITIVA DE FERROCARRILES DEL ECUADOR AÑO 2.010

2.010	Positivas	Neutrales	Negativas
Enero	60	4	2
Febrero	61	8	1
Marzo	85	7	3
Abril	37	3	5
Mayo	85	6	1
Junio	221	12	4
Julio	95	20	5
Agosto	166	17	9
Septiembre	74	9	10
Octubre	34	6	2
Noviembre	81	6	2
Diciembre	61	1	0

Fuente: Informe mayo de 2.011  
 Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: Se observa como varía la información en cada mes y como se incrementa en los meses de mayor afluencia que son, junio, julio y agosto.

Gráfico N° 22  
 INFORMACIÓN POSITIVA AÑO 2.010

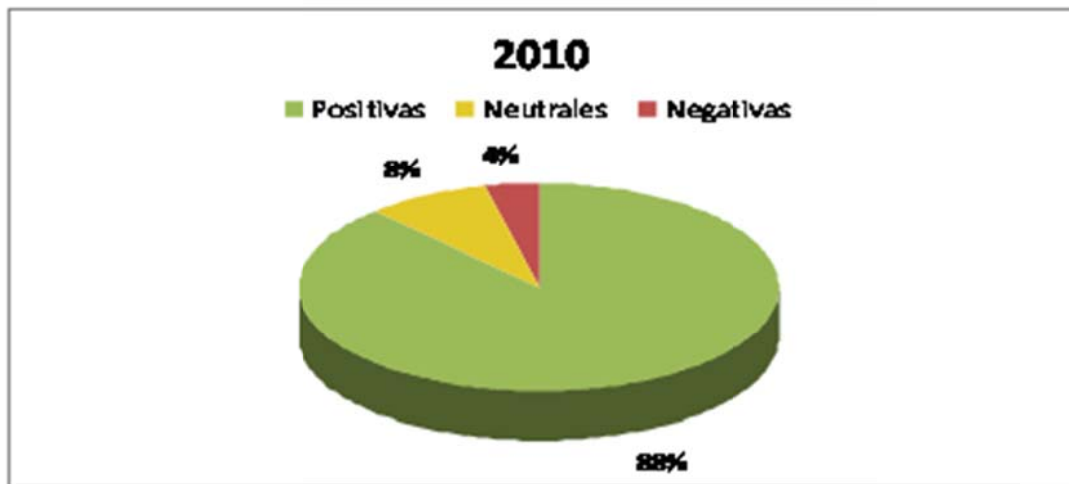


Fuente: Informe mayo de 2.011

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: En junio se observa mayor cantidad de información positiva, en parte se debe a que es temporada de vacaciones del régimen sierra de estudios.

Gráfico N° 23  
 INFORMACIÓN POSITIVA AÑO 2.010



Fuente: Informe mayo de 2.011

Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)

Análisis: Se observa como la información positiva es once veces mayor a la negativa, lo que significa que existe mayor difusión de los beneficios del tren.

Por otro lado, se puede decir que entre enero y febrero de este año la gestión de la Gerencia de Comunicación Social ha sido bastante positiva:

- Se concluyó con la edición de la revista gráfica que ya está en distribución.
- Se está socializando en escuelas del sector de Chimbacalle, en Riobamba, Durán e Ibarra la revista infantil Colorín Colorriel.
- Se realizó el evento de inauguración del tramo Alausí-Sibambe, Nariz del Diablo.
- Se realizó el evento de inauguración de la oficina de Correos del Ecuador en la estación del ferrocarril de Durán.
- Se realizó la socialización de la rehabilitación del tramo de la Nariz del Diablo con el personal.
- Se inició un ciclo de cine dirigido al personal.
- Se incrementaron las entrevistas en medios de comunicación.

Respecto a las publicaciones en medios en enero se registraron 116 impactos, de los cuales 103 son positivos, 10 neutrales y 3 negativos.

En cuanto a comunicación interna se ha realizado actualización de carteleras, comunicación por mail, buscando que se apropien de la marca tanto el material tangible (esferos, libretas, etc.) Como en material intangible generando espacios de integración y actividades comunes para el personal.

#### 4.3.3.- Gerencia de Recursos Humanos

Actualmente la empresa funciona con los mismos niveles de eficiencia e efectividad empleados en las empresas privadas lo que demuestra su alto compromiso con la rehabilitación ferroviaria, por ejemplo los permisos del personal deben ser correctamente justificados, el nivel de instrucción del personal es medio alto o que están por concluir su estudios superiores, el personal antiguo conforma casi el 30% de todos los empleados y la mayoría están ubicados en el área de Operaciones y

regionales del ferrocarril, esto debido a sus años de experiencia realizando este trabajo, en especial en las locomotoras.

Se ha realizado capacitación en cuanto a seguridad industrial, se lleva un registro de roles de pago y subsistencias, la documentación y selección para la recepción de personal se la realiza en Quito, aunque los puestos de trabajo sean a nivel nacional, actualmente los empleados que ingresan se acogen a la ley de la LOSCA lo cual les beneficia frente a los empleados antiguos ya que ellos reciben un ingreso menor con una diferencia de un 30%.

#### 4.3.4.-Gerencia jurídica

Actualmente se sigue llevando los casos por juicio de trabajo de los empleados que vendieron sus renuncias desde el año 1997, y 120 demandas laborales por horas extras entre los años 2.004 y 2.008 por los empleados que vendieron sus renuncias en el año 2.008, esto a nivel nacional.

Desde la salida del personal antiguo se ha disminuido la denuncia por pérdida y robo de los bienes correspondientes a la superestructura de la línea férrea ya que no existe quien verifique algunos tramos de la misma y porque otros tramos se encuentran en rehabilitación o uso son más difíciles de desaparecer.

#### 4.3.5.-Gerencia administrativa financiera

La gerencia administrativa financiera busca realizar los tres ejes transversales (infraestructura, desarrollo local y turístico y fortalecimiento institucional) dentro del marco de la ley, junto con la política fiscal expansiva que tiene el gobierno, en la gestión del gasto público, en infraestructura hacia los contratistas privados, y la generación de empleo en parroquias, rehabilitación de la línea férrea y luego sitios turísticos.

Lamentablemente por razones de peso mayor se realizó recientemente un recorte de personal, y gracias a la flexibilidad laboral que hoy existe se puede priorizar los recursos económicos para la mantención del proyecto aunque se tenga que

desvincular al personal bajo normativas de ley que antes solo las podían usar las empresas privadas.

En otro ámbito se creó el archivo de gerencia por el cual pasan todos los documentos, centralizando la información, de ingreso y salida a través de filtros y siendo un área clave para un buen funcionamiento institucional, de esta forma se hace evidente la organización y la existencia de estructuras en la Empresa Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública

En cuanto al departamento de Marketing antes no existía y actualmente se encarga de los productos turísticos como por ejemplo la publicidad del tramo Duran- Yaguachi y tramo Quito – Latacunga, y creando microrutas como por ejemplo los convenios que se están tratando con el municipio de Mejía sobre “Machachi festivo”

Como valor tangible en la implementación del Plan Maestro se tiene que la Tasa Interna de Retorno es de 5% o 7% lo cual es bajo, porque debe ser de un 18% o mayor a la tasa de amortización para que sea rentable. Pero como valor intangible se tiene el desarrollo de un pueblo por el paso del tren, el desarrollo comunitario, más un costo social, todo esto de acuerdo a las metodologías implementadas en cada tramo.

#### 4.4.- Metas al 2013 en Comercialización y Desarrollo Local

El ferrocarril pasa por 6 provincias, 22 cantones y 47 juntas parroquiales beneficiando directa e indirectamente a 6 millones de habitantes (Tixan, Nizag, Huigra, Naranjapata, Tolte, Alausi, Guamote, Colta, entre otros).

El gasto promedio directo de un turista internacional por tres días es entre 672,14 y 752. Si hacemos una proyección por el número de turistas internacionales en el 2014, podremos concluir que las divisas internacionales por el viaje turístico patrimonial en ferrocarril será entre USD 66 799 962 y USD 74 736 768, de los cuales aproximadamente USD 20 000 000 se quedarán en las comunidades por donde pasa el ferrocarril.



Se han generado productos turísticos con precios diferenciados. El producto microruta cuyo precio oscila entre 6 y 10 dólares dependiendo de la ruta (Yaguachi – Durán, Tambo – Coyocotor, Alausí – Nariz del Diablo, Quito – Latacunga e Ibarra – Salinas).

El producto excursión, que se realizarán en tren, y donde el turista tiene la oportunidad de visitar un destino turístico gestionado en su mayoría por las comunidades. (Sendero de Arrozales, Ruta de los Volcanes, Tren de la Libertad, La Nariz del Diablo, entre otros.)

Tabla No. 38

METAS AL 2.013 EN COMERCIALIZACION Y DESARROLLO LOCAL					
AÑO \ RESULTADOS	2.010	2.011	2.012	2.013	2014
REHABILITACION VIA	30 %	75%	100%	Operación completa	
No DE TURISTAS	40 000	63 728	93 597	140 297	220 654
Demanda Nacional	28 000	47 796	70 198	98 208	121 469
Demanda Internacional	12 000	15 932	23 399	42 089	99 384
EMPLEO	3888	5534	6706	8373	5000
Rehabilitación	3042	4000	5000	5000	
Turismo	845	1534	1706	3373	5000
Fuente: Informe mayo de 2.011					
Elaborado por: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública)					

Análisis: La tabla superior muestra las metas planteadas en diferentes aspectos para el año 2.013, además de presentar cuantificado los logros obtenidos en el año 2.010.

## CAPITULO V

### 5.- CONCLUSIONES

#### 5.1. CONCLUSIONES Y LECCIONES APRENDIDAS

La principal conclusión es que la rehabilitación del ferrocarril definitivamente SI genera desarrollo en las comunidades por donde pasa el tren del Ecuador, y también permite a nivel nacional sostener y aumentar el turismo extranjero como nacional, innovando el sector turístico.

Otro de los resultados obtenidos en el proceso de rehabilitación del tren es la generación de empleos temporales y estables, directos e indirectos; además del fortalecimiento de procesos públicos y privados en las comunidades por donde pasa el ferrocarril. La planificación y ejecución de dichos procesos se miden a través de los indicadores de resultados y el impacto que generen de manera técnica.

Para el proceso de rehabilitación y operación del ferrocarril ecuatoriano, se ha integrado en la estructura de la empresa pública Ferrocarriles del Ecuador, la Unidad de Desarrollo Local, cuyo principal objetivo es la de apoyar y coordinar con los distintos actores públicos y privados de cada localidad actividades y procesos integrales para el desarrollo. Todo esto dentro de una planificación estratégica de la gestión pública donde el segundo componente es el desarrollo local y turístico (el primero es la infraestructura y el tercero es el fortalecimiento institucional).

Esta forma de gestión se está desarrollando gracias a la definición de acciones que generalmente no se han tomado en cuenta, los procesos de desarrollo local realizados durante los últimos años, de manera general, se los ha gestionado desde el espacio exógeno a las comunidades, han sido bajo enfoques paternalistas y asistencialistas, y muchos de ellos fueron muy limitados. Finalmente coinciden en que estas acciones han sido de manera sectorial, no de manera integral y generalmente con resultados pobres.

El objetivo de esta tesis fue el de comprobar la hipótesis de que la rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano sí generaba desarrollo local en las comunidades por donde

pasa el tren, lo cual, considero, se ha podido comprobar y se lo seguirá ratificando conforme se termine el proceso de rehabilitación y operación. Pero lo más importante ha sido poder encontrar, sistematizar y compartir la experiencia de esta gestión, y socializar varias acciones, herramientas e instrumentos que pueden utilizarse mientras se trabaja en el desarrollo desde cualquiera de los proyectos y programas que ejecutemos, por lo que me permitiré explicar el proceso donde se resaltarán algunos puntos que les considero básicos en cualquier gestión.

Lo primero fue realizar un diagnóstico rápido pero exhaustivo, tratando de abarcar todos los componentes principales para gestionar el desarrollo del proyecto de manera integral. Generalmente no se hace un diagnóstico o se los hace de manera ligera, recogiendo solamente lo que ocurre alrededor del espacio de gestión; no se lo relaciona con su entorno inmediato, peor con el territorio, tanto local, regional como nacional.

Con la información contextual y del diagnóstico se planificó y se definió una forma de gestión inmediata, donde la presión por los temas políticos y técnicos nos exigió tomar acciones urgentes, mientras preparamos y desarrollamos las acciones importantes de manera paralela.

Se seleccionó un marco teórico, para eso se escogió el que más se conoce y en el que se sienta más cómodo. Se escogió el modelo denominado sistémico, donde se tiene que entender a todo como un sistema: donde el todo es más que la sumatoria de sus partes.

Dentro de este concepto, se entiende los componentes de articulación y trabajo del proyecto, como la infraestructura, el turismo, servicios, gestión, usos del patrimonio recuperado, las comunidades y su desarrollo económico, cultural y social, y el fortalecimiento de la institución operadora como un sistema que se complementarán con otros en el territorio o fuera de él. Pudiendo ser parte (subsistemas) de otros sistemas mayores o tener varios subsistemas.

En este sistema (sistema ferroviario o corredor turístico ferroviario (CTF)) se buscó introducir complejidad en los territorios, complementándolos y complejizándolos;

también se buscó favorecer la sinapsis en coordinación con actores públicos, privados y comunidad, y finalmente se buscó introducir en este, energía exógena y potenciar la energía endógena de cada territorio.

Se definió inicialmente el sistema y los subsistemas (internos y externos), donde el sistema ferroviario es un territorio regional integral (suma de todos los tramos y subtramos), con cada elemento, actor e institución, procesos e historia; también se definió claramente los principales objetivos del proyecto: dinamizar las economías locales de las comunidades por donde pasa el ferrocarril, recuperar la memoria histórica y el patrimonio ferroviario y, operar el tren turístico más importante de Latinoamérica.

Se definió tres componentes claros de trabajo: infraestructura: vías, estaciones, equipo tractivo y remolcado; desarrollo local y turístico: todo lo referente al trabajo para el desarrollo económico, social y cultural de las comunidades y al ámbito de comercialización y marketing; y finalmente el fortalecimiento institucional de la empresa pública.

Se nos indicó que nuestra función no era la de administrar un sistema, sino principalmente la de cambiar el sistema caduco que se gestionaba, para lo cual se desarrolló la planificación por cada uno de los componentes, tanto que se tiene un plan de infraestructura, un plan de gestión del desarrollo local y turístico, que es el Corredor Turístico Ferroviario (CTF), como plan maestro de la gestión turística en el tren, y en el fortalecimiento institucional se gestionó el ciclo político del proyecto para tener una nueva estructura de la empresa, conseguir la priorización y definición plurianual del proyecto, derogar las leyes de creación de la antigua empresa, crear la nueva empresa mediante decreto ejecutivo y bajo el amparo de la nueva ley de empresas públicas, conseguir el presupuesto, definir las marcas institucionales y comerciales, recibir la primera ISO 9001:2.008, trabajar bajo los lineamientos del buen gobierno corporativo y de la responsabilidad social corporativa, entre otros hitos del cumplimiento del ciclo de la política pública.

Esto se lo ha desarrollado con un mandato de una política de coordinación, esto entre sectores es complejo y en lo público posiblemente mucho más; se ha definido grupos

de gobernabilidad con la participación de municipios, gobernaciones, universidades, cámaras de la producción, prefecturas, juntas parroquiales, entre otros actores; y también con reuniones bilaterales entre la empresa y los actores barriales y parroquiales, esto se va formalizando con convenios donde se comparten responsabilidades y se respetan y fortalecen competencias, definiendo los roles de cada actor público, privado o comunitario; así mismo se han desarrollado convenios con el sector privado como operadoras turísticas, hoteles, líneas aéreas, gremios privados entre otros.

Otro elemento para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto es la gestión, es decir ejecutar, bien y rápidamente, parece obvio pero un diagnóstico y una planificación sin una buena gestión no sirven, se tiene que tomar decisiones, se tiene que delegar, se tiene que ejecutar y cumplir; para esto se tiene que tener un equipo fuerte, comprometido, leal, profesional; que aprenda y gestione lo público sin desconocer lo privado y lo comunitario, que se dé uso de todos los instrumentos, leyes, normas para una mejor gestión; que entienda la delegación como una responsabilidad a cumplir, que se tenga siempre un plan A, un plan B y un plan C, claramente definido para cumplir los objetivos y obtener los resultados.

Además es importante ser y también parecer, sobretodo en un proyecto público de carácter de emblemático de un proyecto político que busca el cambio; esto implica que se tiene que definir un buen plan de comunicación, teniendo como herramientas los medios masivos, los medios alternativos, el manejo de conflictos, el manejo de crisis, entre otras; teniendo claramente los cuatro públicos hacia los cuales se planifica las estrategias de comunicación: a la comunidad, al interior del gobierno, a los medios de comunicación y, al interior de la empresa.

Finalmente la gestión de este proyecto me ha permitido ratificar de mi experiencia laboral los elementos que siempre se tienen que tomar en cuenta para poder llegar a cumplir los resultados en el desarrollo local. Estos elementos generalmente no son tomados en cuenta, muy pocos profesionales los realizan, ya que cuando gestionan lo público entran inmediatamente a una inercia caduca de la administración pública.

Concuerdo totalmente con lo que indica Patricio Carpio en la introducción de su compilación en el libro “Desarrollo Local, descentralización, gestión de territorios y ciudadanía”, “... Sucede, no obstante, que siempre terminan por ser más abundantes los diagnósticos sobre procesos y realidades que las terapias y soluciones, pues siempre será riesgoso proponer modelos o salidas en escenarios cambiantes y complejos como el latinoamericano...”, refiriéndose principalmente a los encuentros internacionales de desarrollo local; existe más teoría que modelos de gestión del desarrollo, casi nadie elabora un diagnóstico integral para el desarrollo, muy pocos planifican, generalmente se contrata consultores que nos “ayudan” a planificar; muy pocas veces se gestiona sobre la base de esta planificación, o solamente se ejecuta de manera sectorial, también encuentro poco de sistematizaciones de modelos o propuestas de gestión de desarrollo, existe sistematizaciones de ciertos procesos o proyectos pero desligados o ajenos a lo que sucede en su entorno, buenas prácticas se las denomina hoy en día, pero que se parecen más a lunares benignos dentro de un mundo lleno de inequidades, pobreza y miseria.

Muy pocas personas e instituciones que gestionan el desarrollo local se arriesgan a romper paradigmas, proponer nuevos modelos o enfrentar intereses particulares egoístas para proponer acciones que favorezcan al interés público. Hemos asumido el riesgo de proponer un modelo de gestión del desarrollo, de tratar de seguir la propuesta de Sergio Boisier al tener un enfoque sistémico y de gestionar para que emerja desarrollo en las comunidades por donde pasa el tren.

Sin afán de que se pueda entender como una receta pero sí como puntos básicos de un modelo de gestión del desarrollo, es importante tomar en cuenta los siguientes elementos, los cuales se les menciona de manera general ya que al actuar en cualquiera de ellos se debe tener la suficiente flexibilidad para adaptarse a cualquier contexto o entorno sea local o regional:

- Partir siempre de un diagnóstico, un diagnóstico rápido y exhaustivo y de manera integral,

- Definir el sistema integral y los subsistemas más significativos, tanto de manera externa como de manera interna, que nos permita enlazarnos con los otros sistemas,
- Planificar integral y específicamente, esto implica construir instrumentos como los planes operativos, marcos lógicos y otros. Flexibles que permitan revisarlos y reconstruirlos las veces que sean necesarias,
- Gestionar, tomar decisiones, delegar, comunicar, y coordinar, esto implica conflictuar y complementar, esto se da en la ejecución del programa o proyecto que permita emerger desarrollo en complemento con los otros subsistemas del entorno,
- Romper paradigmas e intereses particulares y egoístas. En la gestión pública o privada es importante no tener miedo al cambio; es más, con los resultados actuales más riesgo hay en no cambiar y en mantenernos en la inercia. Si buscamos nuevos resultados para el futuro no será con la forma de gestión del pasado.
- Sistematizar y socializar, si no escribimos nuestras experiencias, no contamos las lecciones aprendidas, sino socializamos nuestras innovaciones o las formas y resultados, muy difícilmente podremos avanzar en nuestros procesos de cambio y de aprendizaje,
- Evaluar, finalmente, tenemos que periódicamente evaluar y tener un modelo de gestión flexible a cualquier necesidad de mejora o innovación.

Y siempre tener en cuenta como una columna vertebral (ejes estratégicos) para la gestión del desarrollo local estos cuatro elementos:

- La infraestructura, sin infraestructura básica y primaria no hay posibilidad de desarrollo local, sin infraestructura secundaria no hay posibilidad de innovación ni desarrollo regional.
- El desarrollo económico, a través de la producción, en el sector que más potencialidad tenga el territorio, el generador de empleo, el generador de emprendimientos.

- El desarrollo social y cultural, de manera integral, no tiene que ir solo porque definitivamente se pierde, esto generalmente se ha confundido como desarrollo local, tiene que obligatoriamente ir de la mano con el desarrollo económico; me permití separarlo para entenderlo de manera pedagógica, pero a mi entender el desarrollo social, cultural y económico tiene que generarse de manera paralela, y,
- El fortalecimiento institucional, definiendo de forma clara los roles y competencias de las instituciones comprometidas y aliadas, que permita generar procesos sostenibles, ahorrando recursos económicos, técnicos y humanos.



## BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Constituyente  
2.008 Constitución del Ecuador; Montecristi - Ecuador.
- Boisier Sergio  
2.006 Seminario de Desarrollo local, Argentina
- Consultoría Ecuador  
2.009 Determinación de los parámetros técnico-económicos y funcionales para la recuperación emergente de la vía férrea ecuatoriana; Quito – Ecuador.
- Comunitat Valenciana 2.009-2.011  
2.010 Plan de Marketing Turístico; Quito Ecuador.
- Correa Rafael  
2.005 Seminario de Desarrollo Local Sustentable, Quito
- Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEED  
2.008 Folleto informativo: !La llegada de nuestro ferrocarril! Inicia el sueño de la unidad nacional; Quito – Ecuador.
- Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEED  
2.009 Plan Maestro Del Ferrocarril Turístico Patrimonial del Ecuador (MPFTPE); Quito – Ecuador.
- Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEED  
2.009 Folleto Extracto del Plan Maestro del Ferrocarril Turístico Patrimonial del Ecuador (MPFTPE); Quito – Ecuador.
- Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEED  
2.009 Plan Maestro del Ferrocarril Turístico Patrimonial del Ecuador (MPFTPE); Quito – Ecuador.
- Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEED  
2.009 I encuentro, seminario de museos Ferroviarios de Latinoamérica; Quito – Ecuador.
- Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (Empresa Pública) FEED  
2.010 Tríptico de promoción; Quito – Ecuador.
- Maldonado Alfredo  
2.007 Memorias del Ferrocarril del Sur y hombres que lo realizaron, 1866-1958; Quito – Ecuador.
- MCDS  
2.007 Plan de Acción Social; Quito – Ecuador.

- MCDS  
2.010 Nuestro Desarrollo Social Revista No 1 Enero; Quito – Ecuador.
- MINTUR  
2.008 Folleto promocional de la Provincia del Chimborazo; Guía de Rutas Turísticas. Gerencia Regional Sierra Centro. s/a; Chimborazo – Ecuador.
- MINTUR  
2.008 Boletines Turísticos; Quito - Ecuador
- MINTUR  
2.010 Acta memoria 9 de febrero; Quito – Ecuador.
- Municipio de Riobamba  
2.008 Plan Estratégico de Desarrollo Cantonal de Riobamba 2020; Riobamba – Ecuador.
- PLANDETUR 2020  
2.009 Informe Final; Quito – Ecuador.
- SENPLADES  
2.009 Plan Nacional para el Buen Vivir 2.009 – 2.013 Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural; primera edición; Quito - Ecuador
- Solíz Carrión Doris  
2.011 COTAD; Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados; V&M Gráficas; Primera edición; Febrero, 2.011; Quito - Ecuador.
- Vega Cobo Fabián R  
2.008 Diseño de una propuesta de planificación estratégica del sistema nacional de ferrocarril; Quito – Ecuador.

Linkografía:

[www.comunitatvalenciana.com](http://www.comunitatvalenciana.com).