

Índice de contenidos

CAPÍTULO I.....	4
1. INICIOS DEL FERROCARRIL EN EL ECUADOR	4
1.1. El Ferrocarril del Sur	4
1.2. La rehabilitación del ferrocarril.....	11
CAPÍTULO II	18
2. EL FERROCARRIL, IDENTIDAD Y CULTURA.....	18
2.1. El Ferrocarril: un ícono del patrimonio cultural.....	18
2.2. El ferrocarril: un proyecto modernizador	23
2.3. El rol de la mujer alrededor del tren.....	28
2.4. El tren y la gastronomía ecuatoriana	32
CAPÍTULO III	35
3. FERROCARRIL Y EL TURISMO.....	35
3.1. El tren y el turismo cultural.....	35
3.2. Principales rutas del Ferrocarril ecuatoriano	42
CAPÍTULO IV	47
4. FERROCARRIL INOLVIDABLE	47
4.1. Memorias alrededor del Tren	47
Reflexiones finales	58
Referencias	63
Anexos.....	67

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Estación de Chimbacalle	4
Figura 2 El General Eloy Alfaro sentado junto a Archer Harman. De pie miembros del Gabinete	6
Figura 3 Llegada del tren a Chimbacalle	9
Figura 6 Tren en Bahía de Caráquez.....	10
Figura 7 Eloy Alfaro y su último viaje	11
Figura 8 Ilustración de inicios del siglo XX	11
Figura 9 Túnel del ferrocarril.....	12
Figura 10 Tren a inicios del siglo XX.....	13
Figura 11 Tren rehabilitado siglo XXI	15
Figura 12 Tren en la estación de Chimbacalle	16
Figura 13 Tren del Ecuador	17
Figura 14 Tren en estación de Chimbacalle	18
Figura 15 Tren en estación de Latacunga.....	19
Figura 16 Tren del Ecuador	22
Figura 17 Tren del Ecuador	23
Figura 18 Tren del Ecuador	25
Figura 19 Tren del Ecuador	27
Figura 20 Mujeres.....	28
Figura 21 Artesanas	30
Figura 22 Verónica Livia, guía turística.....	31
Figura 23 Tren.....	32
Figura 24 Gastronomía Andina	34
Figura 25 Tren.....	35
Figura 26 Tren.....	37
Figura 27 Interior de Tren Crucero.....	39
Figura 28 Vista desde el tren.....	40
Figura 29 Tren.....	42
Figura 30 Tren.....	43
Figura 31 Tren.....	43
Figura 32 Tren.....	44
Figura 33 Tren.....	44
Figura 34 Tren.....	44
Figura 35 Servicios de tren	45
Figura 36 Mapa recorrido del tren	46
Figura 37 Estación del tren	48
Figura 38 Tren.....	50
Figura 39 Tren.....	53
Figura 40 Secretario del GAD, Salcedo	55
Figura 41 Estación del tren en Salcedo. Parte frontal de la estación	57

ÍNDICE DE ANEXOS

<i>Anexo 1</i> Portada de periódico el Tiempo.....	67
<i>Anexo 2</i> Carta de Eloy Alfaro.....	68
<i>Anexo 3</i> Carta de	69
<i>Anexo 4</i> Carta de	70
<i>Anexo 5</i> Artículo con el tema Nariz del Diablo.....	71

CAPÍTULO I

1. INICIOS DEL FERROCARRIL EN EL ECUADOR

1.1.El Ferrocarril del Sur



Figura 1 Estación de Chimbacalle
Foto: Christian Miranda (2018).

Conquistar los Andes a través del ferrocarril fue una idea descabellada que para el siglo XIX era imposible alcanzar. Sin embargo, fue un 25 de junio de 1908 cuando los pobladores de aquel entonces pudieron experimentar por primera vez el paso de la locomotora que llegaba desde Durán hasta los suburbios de la capital. Así el relato de que “fue aquel, un día de júbilo general: olvidándose, por breves momentos, las distenciones políticas que traían divididos a los ecuatorianos y todos se entregaron a la celebración de tan fausto acontecimiento” (Crespo, 1933, p.5).

La idea inicial se le atribuye al ex presidente Gabriel García Moreno quien consiguió la aprobación de la Convención Nacional para la construcción del ferrocarril trazando su camino en diferentes tramos desde Babahoyo hasta Quito, Naranjal a Cuenca, el Pailón a Ibarra y desde Santa Rosa a Zaruma.

La obra abarcó 14 años con una vía construida de 45 kilómetros. Sin embargo, el período de su construcción comprendió dos etapas bien marcadas por dos líderes. El primero, como se mencionó, García Moreno y, el segundo, Eloy Alfaro; siendo éstos “jefes de sus respectivos partidos, que presidieron esas épocas y fueron los dos polos de la política ecuatoriana, antagónicos en su ideología doctrinaria, pero que coincidieron en un solo y grandioso ideal [...] la realización del Ferrocarril Central” (Crespo, 1933, p.7).

Según García (2011) la locomotora inició rodó el 18 del mes de julio de 1873 desde Yaguachi y el siguiente año, el día 1 de mayo tuvo lugar su primer servicio entre Yaguachi y San Francisco de Milagro, oblaciones ubicadas en la provincia del Guayas.

Sin embargo, la obra tuvo constantes retrasos en los años posteriores a la muerte del ex presidente García Moreno, hasta 1895 año en el que, gracias a la iniciativa del Viejo Luchador, el general Eloy Alfaro, empieza a visualizarse con mayor claridad la construcción del ferrocarril que uniera la costa y la sierra.

La tarea no fue fácil pues desde 1861 hasta la época en que inició la Revolución Liberal surgieron una serie de problemas relacionados al deterioro, donde 2 de las 4 locomotoras se encontraban en mal estado y con una carretera angosta que alcanzaba apenas los 91.44 cm y prácticamente, tras el informe que el general Alfaro solicitara sobre el estado de los ferrocarriles, había que rehacerlo todo.

La cristalización de la obra significaba para Alfaro una obra cumbre que debía llevarse a cabo, en tanto reflejaba los vientos modernizadores, como elemento dinamizador de la economía, y de unidad e identidad del liberalismo radical con la que el general quería proyectar su visión. Es así que, bajo un discurso emotivo, se dirigió ante el Congreso un 27 de septiembre de 1898 del cual se toma el siguiente extracto.

Sin el ferrocarril la fuerza individual no encuentra ocupación productiva [...] Sin el ferrocarril, sin comodidades, sin bien común, ¿cómo podemos hablar de libertad real y dignidad real? Sin un ferrocarril, yo siempre he pensado que cualquier revolución es efímera, ineficiente y risible, cualquier camino al progreso, y mis sueños, mi delirio, mi único programa está concentrada en una sola palabra: ¡FERROCARRIL! (Clark, 2008, citado en Durán, Gross, López, Montenegro y Villagómez, 2009, p.262).



Figura 2 El General Eloy Alfaro sentado junto a Archer Harman. De pie miembros del Gabinete
Fuente: Archivo HCME. Juan Paz y Miño (2012)

El trayecto de la construcción no fue fácil pues el camino implicaba tomar en cuenta aspectos económicos donde el ingeniero norteamericano Archer Harman organizó a su equipo para iniciar los estudios en terreno, fijando en 17 millones de dólares la obra que inicialmente estaba proyectada en 5 millones; por lo que, tras duras negociaciones, la Comisión encargada dio carta libre.

El costo incluía lo siguiente:

1. Dejar en buen estado la vía existente de Durán a Chimbo. De hecho –y casi nunca se hace esta referencia- el mismo Archer Harman viajó desde Milagro hasta Chimbo en el obsoleto ferrocarril de la época de García Moreno, cuando se trasladó por primera vez desde Guayaquil a Quito¹⁵³.
2. Construir la vía faltante desde Chimbo hasta Quito.
3. Realizar la conexión entre Durán y Guayaquil.
4. Colocar estaciones y mantener el material rodante, los muelles y factorías (Paz y Miño, 2012, p.107)

Posteriormente, la dificultad de continuar con la obra se había concentrado en la utilización de maquinaria adecuada para abrir caminos que claramente en la época no

existía; por lo que a decir de Paz y Miño (2012) literalmente la obra tuvo que ejecutarse *a pico y pala* incluso, la complicada geografía y el clima que en la época había ocasionado inundaciones, derrumbes y, con ello, enfermedades propias de la época; fueron factores negativos que llevaron a considerar esta obra con una dificultad épica que resaltaba ante mundo especialmente el tramo conocido como Nariz del Diablo, debido su naturaleza que actuaba como barrera rocosa que se logró superar; sin embargo para Alfaro, “parecía que hasta la naturaleza se oponía al avance de la locomotora a la cuna de los Shyris y que se había aliado con los terroristas para darle golpe mortal al Ferrocarril” (Paz y Miño, 2012, p. 128).

En la obra estuvieron involucrados alrededor de cuatro mil trabajadores mayoritariamente jamaquinos, quienes “se vieron fuertemente afectados por la altura y enfermedades como la peste, por lo que muchos fallecieron. El propio hermano de Archer Harman, el mayor John Harman, ingeniero jefe de la obra, y su ayudante Georges Davis, murieron víctimas de la misma” (García, 2011.p. 6)

Entre el tiempo en el que se construía la obra, Alfaro tuvo como nuevo traspie fuerte oposición de sus detractores políticos e incluso liberales, quienes constantemente lo acusaban de haberse lucrado de la obra llegando, incluso, a espantar a los inversionistas. En su relato sobre este traspie, Alfaro lo cuenta así:

Todavía recuerdo con indignación que el Congreso de 1898 levantó la bandera de la insurrección contra el contrato ferrocarrilero, calificándolo de pretexto para saquear la Nación, sin perjuicio de calificarme de traidor a la Patria, porque de esa manera iba a entregar el País a los yanquis, aseguraban, y, sobre todo, que con su anulación se salvaba la santa religión de nuestros mayores. Recuerdo que, en la Cámara de Diputados, quedamos reducidos a dos votos favorables al Gobierno, el de Don Emilio Estrada y el de un joven Intriago, que después nombré Ministro del Tribunal de Cuentas de Guayaquil, en premio a su patriotismo. [...] Recuerdo que dicha Cámara, acordó un decreto, anulando el indicado Contrato y expresamente quitándome hasta la facultad de intervenir de ninguna manera en su realización. Advertido de ese propósito, pasé un mensaje especial a la Cámara del Senado, protestando enérgicamente de ese proceder arbitrario e inicuo, y aunque solo, como una tercera parte de los Senadores apoyaban honradamente al Gobierno, conseguí contener la avalancha desmoralizadora de esos políticos de sacristía y obtuve también que el señor Harman consintiera en satisfacer las

exigencias de mis enemigos políticos, y se acordaron algunas reformas secundarias en el contrato originario (Paz y Miño, 2012, p. 109).

Así también, el general se refirió en una de las cartas que escribió en 1903, donde detalla las trabas que tuvo para cristalizar la obra (Ver Anexos 3,4 y 5).

Después de haberse vencido dificultades, casi insuperables, se encuentra ya el Ferrocarril en Guamote; y sin embargo persisten muchos de nuestros adversarios políticos en la ingrata tarea de arruinar la grande Empresa, o por lo menos, desacreditarla y entorpecer su desarrollo, para desvirtuar la gloria que su feliz ejecución va reportando al Gobierno que ture la honra de presidir (Diario El Tiempo, 1903, párr. 2).

Con el tiempo las dificultades en terreno hicieron inviable la cristalización de la obra, en tanto los costos económicos habían alcanzado niveles imposibles de costear, es así que el general Alfaro recurre a la ayuda de Sir James Sivewright.

Un multimillonario altruista inglés que apoyaba los proyectos que consideraba honestos, cuyo aporte contribuyó a que el ferrocarril llegase a Alausí para septiembre de 1902; a Guamote para 1903, y luego pasase por los suburbios de Ambato, Latacunga y Machachi, para finalmente llegar a Chimbacalle el 17 de junio de 1908” (Durán et al, 2009, p.264).

Los costos de la obra ascendieron finalmente a la cifra de 38 millones de sucres, es decir, 15 millones de dólares.

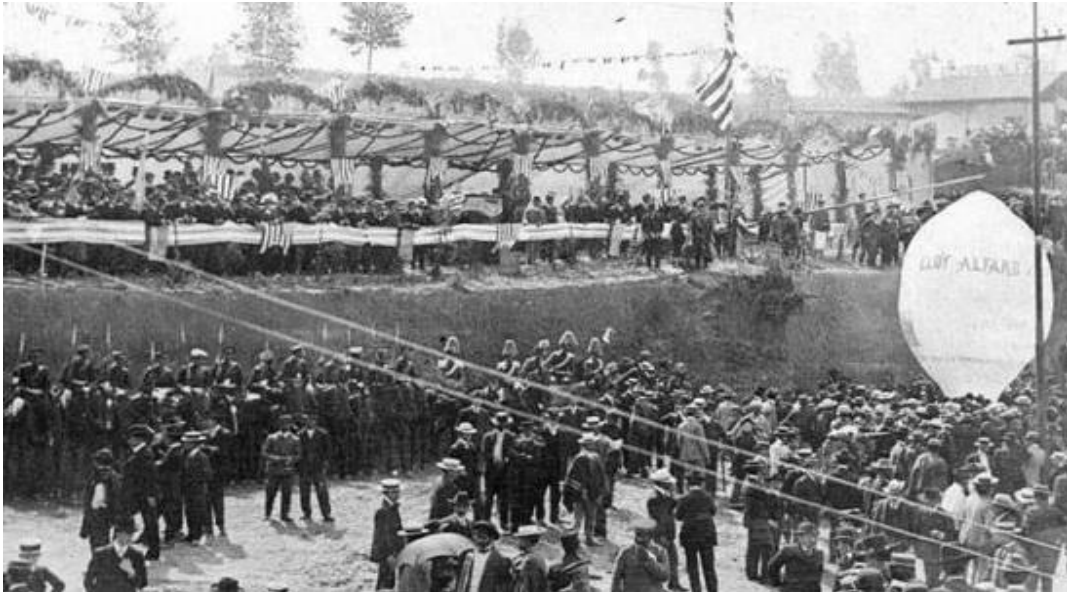


Figura 3 Llegada del tren a Chimbacalle
Foto: Archivo. Eduardo Espinosa. El Comercio (2018)

Cuenta la historia que el día previo a la inauguración de esta obra, un 25 de junio de 1908, fue motivo de congregación de los capitalinos en la plaza de la ciudad, desde donde el programa se efectuó un día antes de que la locomotora se dejara ver.

Así, el día 24 a las 7.00 am. el ejército estaba de guarnición en la plaza de la Capital, presentó variados números de gimnasia y simulacro de batallas, dedicado al Presidente Eloy Alfaro en testimonio de admiración y reconocimiento a la grandiosa obra por él realizada. Jefes y Oficiales como también la tropa, demostraron una vez más su destreza y gallardía como sólo ellos saben hacerlo. Chimbacalle era el teatro de los acontecimientos donde hallábase congregadas miles de personas venidas de diferentes partes de la República [...] Allí pudieron admirar entusiasmados las maniobras de nuestro Ejército, el que tan bien se había preparado para la época, satisfaciendo ampliamente a los concurrentes, quienes no dejaron de aplaudir con justicia, hasta las 12 del día en que regresaron a sus cuarteles (Maldonado, 1977, p.177).

A ello se sumó la música de las bandas que se distribuyeron en los alrededores de la plaza, desde donde se ofrecía a los presentes bebida, y los industriales y comerciantes regalaban obras artísticas; complementando el ambiente con cohetes que resonaban al son de la música.

Al fin, amaneció, el día 25 cuando en los cuarteles y edificios públicos al son de la Canción de la Patria, comenzaron a izar la Bandera Nacional, luego saliendo a las calles

anunciaban con las bandas de guerra que se acercaba la hora de la llegada de la locomotora [...] La gente que descansaba en sus hogares por el cansancio de la víspera, entre ellos ancianos y enfermos, salieron a la calle oyendo aquellas dianas que invitaban al acontecimiento, y levantando muy en alto sus puños gritaban emocionados: ¡Viva Alfaro! ¡Viva el Ferrocarril y ¡Viva el Ecuador! (Maldonado, 1977, p.177).



Figura 4 Tren en Bahía de Caráquez
Foto: Eduardo Espinosa. Grupo El Comercio (2012)

De lo que aconteció después, la historia da cuenta del agradecimiento del pueblo al general Eloy Alfaro, a quien se le aduce la cristalización de la obra considerada la más difícil del mundo, por los inconvenientes en términos económicos y de logística que significó; y que en la práctica fue un medio de interrelación entre las principales ciudades del país; sin embargo irónicamente la obra cumbre que el Viejo Luchador había construido con tantas dificultades en su trayecto y, con ello, materializar su ideal de unidad entre la costa y la sierra; fue el medio de transporte sobre el que fue trasladado a Quito hasta la cárcel para ser juzgado con su vida en la masacre donde intervinieron sus opositores políticos pero principalmente personajes de sus filas liberales, quienes lo habían traicionado.

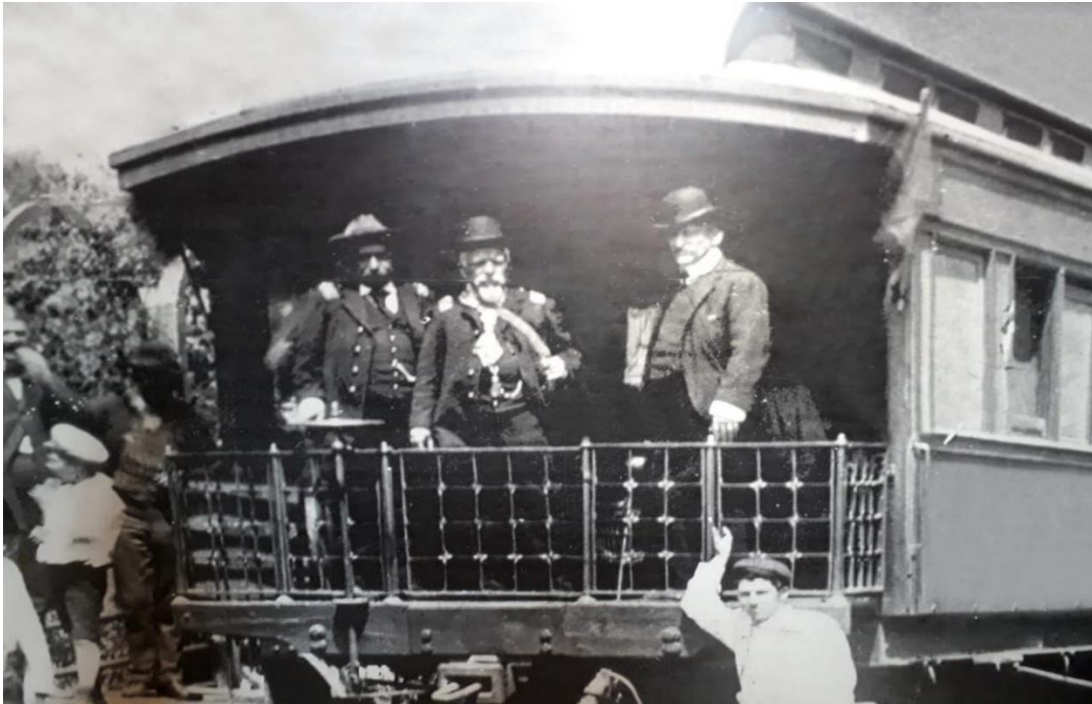


Figura 5 Eloy Alfaro y su último viaje
Fuente: Archivo HCME. Paz y Miño (2012)

1.2. La rehabilitación del ferrocarril

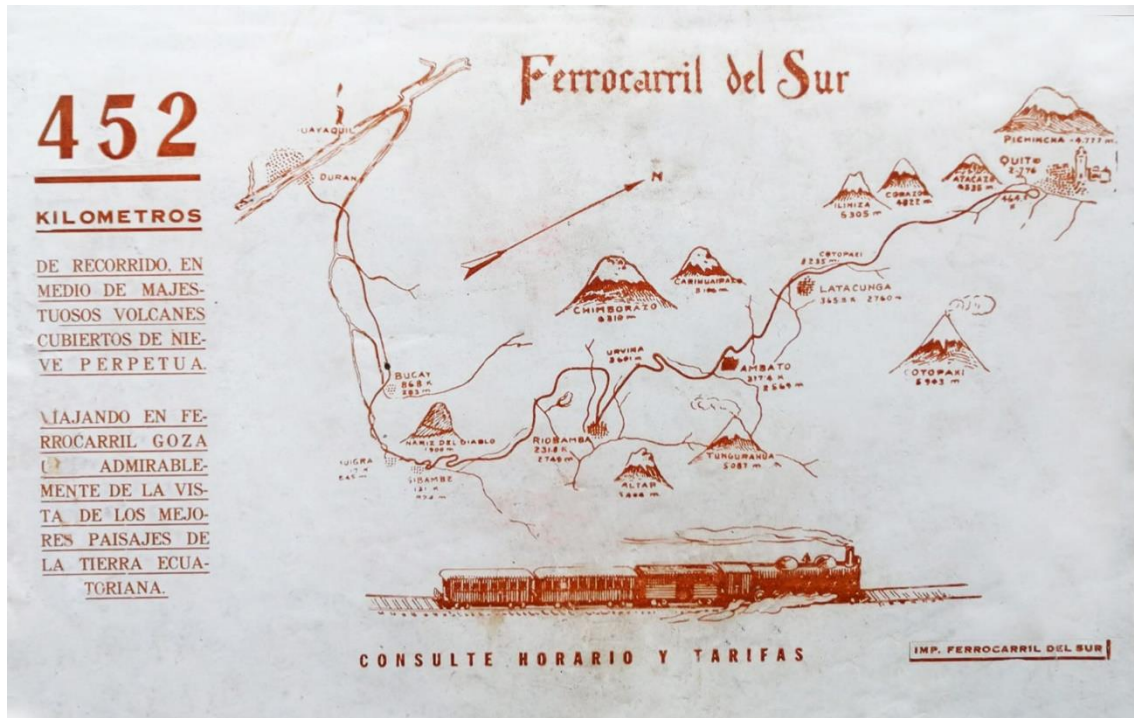


Figura 6 Ilustración de inicios del siglo XX
Foto: Christian Miranda (2018)

Los años posteriores a la muerte del general Eloy Alfaro, dieron paso a enormes dificultades por mantener el servicio, en tanto, en 1925, un fuerte invierno provocó la destrucción de la línea férrea en los alrededores de Huigra.

La compañía administradora del ferrocarril no asumió ninguna responsabilidad, por lo que fue el Gobierno el encargado de la reconstrucción.

En estas circunstancias se dio paso a la compra del 54% de las acciones de Archer Harman, iniciándose así la nacionalización de The Guayaquil and Quito Railway Company, para constituirse en la Empresa Nacional de Ferrocarriles Ecuatorianos (ENFE), mediante Decreto Presidencial nº 469 del 13 de abril de 1925.



Figura 7 Túnel del ferrocarril
Foto: AHMCE. Paz y Miño (2012)

En 1930, el ferrocarril llega a la estación de El Tambo, donde en agosto de 1945 se inaugura el servicio hasta Azogues, y el 6 de marzo de 1965 se declara oficialmente el ferrocarril de Cuenca.

Según Oña (2017) en esa época Ecuador era conocido por poseer el ferrocarril más difícil del mundo, debido a que atravesaba el tramo denominado como la Nariz del Diablo, el cual descendía impresionantemente hacia un profundo acantilado.

Sin embargo, con los años, especialmente con el desarrollo vial mediante la construcción de importantes redes de carreteras que se dieron en el país entre los años 1.950 y 1.980 y la operación de frecuencias aéreas especialmente entre las ciudades de Quito y Guayaquil; el tren dejó de ser el principal medio de transporte en el país perdiendo así importancia.

Cuenta la historia, que el día del cincuentenario de la inauguración de la locomotora No. 8, un 25 de junio de 1958; acontecimiento que fue realizado por el Dr. Camilo Ponce Enríquez, presidente entre el período 1956-1960; los festejos no se hicieron esperar; en tanto bajo decreto presidencial, se llevó a cabo un desfile, tal como se lo había realizado en el XXV aniversario; desde las mismas calles hasta llegar a Chimbacalle.



Figura 8 Tren a inicios del siglo XX
Foto: Archivo HCME. Grupo El Comercio, 2012)

Tal enardecimiento y compenetración en el acto no tenía precedentes. Cuando los obreros, oficinistas y administradores oyeron los silbidos de la locomotora 8, inundó el corazón de cada cual una inenarrable alegría, entremezclada de tristeza; recordando lo que fue el Ferrocarril y a lo que había llegado. Más, cuando el Presidente de la

República hacía el arribo a la Estación del Ferrocarril se gritaba entusiasmante ¡Viva el Dr. Camilo Ponce Enríquez! ¡Viva el Presidente de la República! Atribuyendo a él la rehabilitación y bonanza ferroviaria, lo que observó el Mandatario con sumo agrado esta demostración de simpatía. (Maldonado, 1977, p. 326).

En los comienzos del año 1993, los servicios de pasajeros se reestablecieron sobre toda la línea entre Durán y Quito, con las vías ya rehabilitadas y una flamante flota de modernas locomotoras. Sin embargo, en 1996, apenas se transportaron 198.000 pasajeros y 14.000 toneladas de carga. De esta forma, el tráfico se redujo a servicios locales, operados por ferrobuses, y un tren diario entre Durán y Riobamba. Los servicios sobre el ramal entre Sibambe y Cuenca fueron suspendidos, pero la ruta entre Ibarra y San Lorenzo, en el norte del país, siguió funcionando.

En esta época, la carga que se transportaba era ya tan escasa que se llevaba en los vagones de pasajeros, ya que ENFE ya no poseía trenes de carga propiamente dichos al ser poco rentables por llegar el ferrocarril a Durán (donde se ubicaban los talleres) y no al puerto de Guayaquil. Al respecto, hay que mencionar que, si bien en los planes originales del ferrocarril, la Línea del Sur iba a comenzar en dicho puerto y, mediante un puente que cruzase la bahía, alcanzaría Durán, el puente nunca llegó a construirse (Ferropedia.es, 2015).

A la falta de mantenimiento del sistema ferroviario, “se sumaron los grandes daños ocasionados por las intensas lluvias durante el fenómeno de “El Niño” de 1.998, luego del cual quedaron operativos sólo pequeños trayectos Quito – Cotopaxi y el de la Nariz del Diablo, principalmente con fines turísticos” (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2014, citado por Monge, 2016, p. 62).

Así mismo en el 2001 la ley que otorgaba recursos para el mantenimiento del ferrocarril fue abolido, situación que dificultó aún más su permanencia puesto que “su presupuesto anual de \$2 734 000 solo cubría el pago de sueldos de 630 empleados” (Diario Hoy, 2004).



Figura 9 Tren rehabilitado siglo XXI
Foto: Tren Ecuador (2014)

Sin embargo,

El histórico Ferrocarril, que hace más de un siglo se abrió paso a través de montañas, selvas y planicies ecuatorianas, y se convirtió en el eje estructurador de la identidad del país y el dinamizador de la economía nacional, por más de 40 años cayó en el abandono y el olvido. Al cumplirse el centenario de este hecho histórico, el Gobierno Nacional [...] toma la decisión de recuperar esta obra y ponerla nuevamente al servicio del país y el mundo. A causa de esto en el 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural lo declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado (Monge, 2017, p. 67).

Así, y bajo Acuerdo Ministerial No. 025 del 29 de abril del 2008 se da prioridad como obra emblemática de la Revolución Ciudadana comandada por el ex presidente de la República, Rafael Correa, donde toma la posta el Ministerio Coordinador de Patrimonio.

El trabajo se realizó en tres áreas paralelamente; por un lado, la rehabilitación de la vía y estaciones, que incluyeron los estudios y la obra, en un segundo lugar la reestructuración de la Empresa y en tercero el desarrollo de productos turísticos con la

participación activa de la comunidad en la generación de emprendimientos (Tren Ecuador, 2013, p.7).



Figura 10 Tren en la estación de Chimbacalle
Foto: Christian Miranda (2018).

La rehabilitación del Ferrocarril del Sur constituyó así un proyecto de desarrollo sostenible multifacético que beneficia directamente a los habitantes, donde su principal visión es el intercambio cultural y económico que posee el país, especialmente con aquellas comunidades ligadas al turismo.

El 6 de abril de 2010, mediante Decreto Ejecutivo n° 313, el Presidente de la República dio origen a la nueva Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública (FEEP), en sustitución de ENFE. Esta entidad creada como persona de derecho público, cuenta con autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa, operativa y de gestión. Además, su coordinación estará a cargo del Ministerio Coordinador de Patrimonio. Los objetivos de la nueva Empresa son, entre otros, prestar servicios de transporte de turistas, administrar la infraestructura ferroviaria nacional, actualmente existente y futura, implementar una política ferroviaria de seguridad (ICEX, 2011, p. 9).

A ello se suma el interés de promover el intercambio cultural y económico. Especialmente de aquellas comunidades que se encuentran relacionadas al ferrocarril, desde donde “dentro de las líneas de acción que se pretende seguir se puntualiza el desarrollo local ejecutando diferentes estrategias como el socio-patrimonio para

fortalecer la identidad de los ecuatorianos y ecuatorianas y la integración nacional” (Ministerio del Patrimonio Natural y Cultural en Monge y Yague, 2016, p. 62).

Aquello ha significado el interés del desarrollo local ejecutando diferentes estrategias como el socio-patrimonio para fortalecer la identidad de los ecuatorianos y ecuatorianas y la integración nacional (Ministerio Coordinador del Patrimonio Natural y Cultural, s.f.), donde en el año 2012 se lanza un nuevo producto turístico denominado “Tren Crucero”.



Figura 11 Tren del Ecuador
Fuente: Christian Miranda (2018).

Este proyecto constituye la marca comercial de "Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública" (FEEP), donde el servicio ofrece excursiones de hasta cuatro días y tres noches a bordo de una locomotora movilizada por diésel y vapor que recorre 448 kilómetros uniendo los Andes con la Costa pacífica del Ecuador.

La velocidad del tren es entre 20 y 30 km/h, siendo el punto más alto del recorrido la Estación Urbina que se encuentra en los 3640 m.s.n.m. pasando por comunidades indígenas, donde se puede experimentar la cocina de la región, adquirir artesanías y conocer sobre la cultura local, pretendiendo impulsar así el desarrollo económico de las comunidades que se encuentran a lo largo de la ruta (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2014, citado por Monge y Yague, 2016, p. 63).

La rehabilitación del ferrocarril dio como eje central la dinamización de la economía local, es decir; dar “prioridad al impulso de los procesos de desarrollo local, lo que significa trabajar fuertemente a nivel local para involucrar a las comunidades aledañas a la línea férrea en proyectos productivos de turismo” (Tren Ecuador, 2013, p. 12).

CAPÍTULO II

2. EL FERROCARRIL, IDENTIDAD Y CULTURA

2.1. El Ferrocarril: un ícono del patrimonio cultural



Figura 12 Tren en estación de Chimbacalle
Foto: Christian Miranda (2018).

Las reflexiones en torno al tema del patrimonio cultural como elemento de desarrollo han llevado a entender que éste no sólo contribuye a la economía de un país promoviendo el turismo interno y externo, sino que también constituye un elemento esencial para su desarrollo, desde la perspectiva de las capacidades culturales de una sociedad, entendiéndose que la cultura otorga un legado a una comunidad con su aporte al uso racional de recursos como a forjar la identidad sobre la base del respeto de la diversidad cultural

Aquello sugiere la necesidad de promover la protección de la identidad de un pueblo y su diversidad; donde la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 1 reconoce al país pluricultural, es decir; “respeta y reconoce que existen

diversidad de culturas que al igual que las más conocidas merecen protección; por lo que son deberes del Estado, entre otros Defender el patrimonio natural y cultural del país y proteger el medio ambiente” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, p. 1)

Así, el patrimonio cultural como herramienta de desarrollo tiene como prioridad responder de manera equitativa a las necesidades de las sociedades; sin embargo, en la actualidad se evidencia que es importante establecer un nuevo modelo

En donde la cultura ocupe un lugar central en las agendas de desarrollo, dado que es inútil hablar de la cultura y desarrollo como si fueran dos cosas separadas, cuando en realidad el desarrollo y la economía son elementos de la cultura de un pueblo, la cultura no es un instrumento del progreso material: es el fin y el objetivo del desarrollo, entendido en el sentido de realización de la existencia humana en todas sus formas y en toda su plenitud (Ramírez, 2013, p. 53).

Así, en palabras de Marcus (2011), las identidades se constituyen entonces dentro de la *narrativa del yo* pero, de igual modo, lo hacen a través de la diferencia donde “sólo puede construirse a través de la relación con el otro, la relación con lo que él no es, con lo que justamente le falta, con lo que se ha denominado su afuera constitutivo” (p. 21). Además, la identidad solo puede manifestarse sobre la apropiación de ciertos rasgos culturales que se hallan en el entorno social y que le otorgan características particulares de unas sociedades sobre otras, dándole así a cada un aspecto diferenciador.



Figura 13 Tren en estación de Latacunga
Foto: Christian Miranda (2018).

Esto lleva a entender que la primera función de la identidad es marcar fronteras entre un *nosotros* y *los otros*, y sólo se hace por medio de una serie de rasgos culturales distintivos, donde en la dinámica del proceso de formación de la identidad ésta se representa como una unidad cultural conformada por una serie de elementos como los hábitos, las costumbres, los valores, las creencias, las prácticas religiosas que se traducen en el modo de representar y entender la realidad; a lo que se llama cultura.

En el lenguaje del sentido común, la identificación se construye sobre la base del reconocimiento de algún origen común o unas características compartidas con otra persona o grupo o con un ideal, y con el vallado natural de la solidaridad y la lealtad establecidas sobre este fundamento. (Hall y Du Gay, 2003, p. 15)

Que se suscita en la vida común, así como en espacios de reunión colectiva como las fiestas religiosas.

A decir de Ginzburg (1999), en el proceso de reconstruir un fragmento de lo que denomina «cultura de las clases subalternas» o «cultura popular» no puede pensarse que ésta existe fuera del gesto que la suprime en tanto arrinconada en el olvido, la cultura popular ha tenido constantes intentos por sobrevivir en una sociedad claramente excluyente; por lo que “sólo a través del concepto de cultura primitiva hemos llegado a reconocer la entidad de una cultura entre aquellos que antaño definíamos de forma paternalista como «el vulgo de los pueblos civilizados” (Ginzburg, 1999, p. 3).

Aunque ya superada la idea en teoría de considerarla como una serie de ideas, creencias desordenadas que por efecto han tenido que ser organizadas por la clase dominante; en la práctica todavía persiste la concepción de entender no a la cultura producida por las clases populares sino aquella a la que se les impone; más aún en los tiempos actuales en donde, incluso, con el proceso de la globalización se ha mantenido el interés de unificar en una sola y hegemónica, a la gran variedad de culturas que se manifiestan en las sociedades lo que le lleva a cuestionarse.

¿Hasta qué punto los eventuales elementos de cultura hegemónica rastreables en la cultura popular son fruto de una aculturación más o menos deliberada, o de una convergencia más o menos espontánea, y no de una deformación inconsciente de las

fuentes, claramente proclives a reducir al silencio lo común y lo corriente? (Ginzburg, 1999 p. 8)

Entendiendo a la cultura popular como ese aglomerado de situaciones, creencias, ideas y experiencias la cultura popular, vista desde otra perspectiva, quizá más integradora, constituye una serie de prácticas significativas, un conjunto de costumbres, tradiciones, recursos, expresiones y objetos que pueden ser identificados y apropiados por los miembros de la población donde el patrimonio se constituye como “el conjunto de hechos, objetos o caracteres que configuran el legado cultural de la sociedad” (Aguilar, 1998, p. 1).

Así, y como parte del patrimonio, visto como aquel que “se produce en la relación de los objetos con la sociedad, ya que sólo algunos elementos de la cultura material se reconocen como patrimonio que un pueblo posee” (Barreno y Brito, 2015, p. 1), están las obras que a lo largo de la historia de un país se han ido edificando respondiendo a las necesidades de las poblaciones, donde en el caso del Ecuador ha sido un hecho significativo la construcción del ferrocarril que ha unido costa y sierra desde que el general Eloy Alfaro lo cristalizara en 1908, por lo que

Hablar de Patrimonio Ferroviario, es hablar de Patrimonio Histórico y Cultural, es hablar de líneas y trazados que surcan, delimitan y marcan un territorio, de obras de fábrica (estaciones, 2 apeaderos, almacenes, talleres, depósitos, puentes, viaductos, táceas, túneles, etc.), de material móvil (locomotoras, vagones, maquinas, señalizaciones) de archivos de empresa, de memoria oral. Pero a su vez, esta herencia, ya no tan próxima (hablamos de 150 años de existencia) tuvo una repercusión social y urbana de gran amplitud, dejando sus huellas no sólo en la ciudad decimonónica sino en todos los ámbitos artísticos, pintura, literatura, música, cine y en todos los círculos de la sociedad (Aguilar, 1998, p. 1).



Figura 14 Tren del Ecuador
Foto: Christian Miranda (2018).

Entendiéndose así que el ferrocarril como parte del patrimonio cultural de un pueblo, constituye un referente valiosísimo a ser preservado de generación en generación, que ya en inicios del siglo XIX, con la llamada Revolución Industrial, se hiciera realidad uniendo a los pueblos en el intercambio de costumbres, tradiciones, es decir; todo un entramado de cultura inserta en cada pueblo y que se expresa no solo en los cantos, las palabras, sino también en los objetos y obras que han destacado en tiempos inmemorables donde, por ejemplo, el ferrocarril constituyó una fuente importante de dinamización de la economía de la época.

2.2. El ferrocarril: un proyecto modernizador



Figura 15 Tren del Ecuador
Foto: Christian Miranda (2018).

El Proyecto de rehabilitación y modernización del ferrocarril del Sur inició con la llamada Declaratoria de la Red Ferroviaria como Patrimonio Cultural del Ecuador, a través de la expedición del Acuerdo Ministerial No. 025 del 29 de abril del 2008, instrumentalizándose en un proyecto emblemático y prioritario del Gobierno Nacional.

Aquí un párrafo del decreto:

Artículo primero.- Declarar como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado, a la Red Ferroviaria de Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico Testimonial Simbólico” compuesta por terminales, estaciones, túneles, puentes y sedes de alojamiento de los técnicos extranjeros que intervinieron en la construcción del trazado de la línea férrea (Registro Oficial, 2008).

En este punto, la visión de Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos se ha centrado en ser 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.

Aquello significó diseñar una serie de proyectos dirigidos a fortalecer el patrimonio cultural donde el tren, como ícono fuera partícipe activo de esta iniciativa. Es así que, hasta diciembre del 2014 se firmaron 37 convenios con asociaciones, municipios y juntas parroquiales y 100 actas de plazas artesanales del que destacan los siguientes:

La sistematización que permitió diagnosticar de forma rápida los emprendimientos generados, para rediseñar el rol del área en temas de facilitación y asesoría local, generando una caja de herramientas útiles para el fortalecimiento de la gestión de los emprendimientos, de este proceso se obtuvo como resultado el ‘Manual de facilitación de procesos locales’ y la ‘Guía metodológica para la gestión de empresas comunitarias’.

Se mantienen procesos de capacitación continua para los emprendimientos en temas como: técnicas de ventas y marketing, guianza, servicio al cliente, asociatividad y manejo de alimentos, estos dos últimos realizados con el IEPS y el MINTUR, respectivamente.

Para el fortalecimiento de la Plazas Artesanal del Tren se ha iniciado el “Afianzamiento de los procesos de diseño, elaboración y comercialización de artesanías con enfoque de identidad cultural de los emprendimientos ubicados en las 7 plazas artesanales del tren”, mismo que se lleva a cabo desde noviembre de 2014 hasta septiembre de 2015. (Ferrocarriles del Ecuador, 2014, p. 23)

El proceso ha significado así, la recuperación de la memoria histórica que según cuenta la historia inició con la iniciativa de García Moreno y se cumplió con el general Eloy Alfaro.

Se ha recuperado la red ferroviaria ecuatoriana, vía férrea, estaciones, talleres, equipo tractivo y remolcado. Hoy este patrimonio tiene un avalúo de más de 411 millones de dólares (Provisional). Se están operando más de 450km de vía férrea, 97Km recuperados entre Quito y Latacunga; 348.90km rehabilitados entre Latacunga y Durán; 56.40 km restaurados entre Otavalo, Ibarra y Salinas, y 3,5 Km entre El Tambo y Coyocctor.” (Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, 2014, p. 26)



Figura 16 Tren del Ecuador
Foto: Christian Miranda (2018).

Moncayo citado en Oña (2017) describe que sin duda el ferrocarril influyó en la gastronomía quiteña, mucho más considerando el hecho de que tenía 19 vagones, 17 de ellos de carga (en los cuales se transportaban productos de la costa hacia la sierra y viceversa) y dos de pasajeros. Este activo intercambio de productos hizo que la alimentación de los serranos ya no se concentrara solamente en el maíz, las papas, las habas, el fréjol, sino que se diversificara hacia productos del mar como la concha, el camarón, el pescado (varias especies) y los cangrejos, todos los cuales fueron muy aceptados por los capitalinos.

Durante los meses de noviembre y diciembre la producción de mangos en la costa era alta, de tal manera que se enviaban cargamentos de este producto a la sierra, un alimento muy agradable tanto para niños como para adultos.

Moncayo también afirma que, sin duda, el ferrocarril influyó en un cambio en las costumbres alimenticias de los capitalinos y nos menciona que antes del ferrocarril en la capital los lunes se preparaba Arroz de Cebada; los sábados y domingos, Caldo de Patas y Yahuarlocro, respectivamente; pero con la influencia del tren se incorporaron más cotidianamente preparaciones como sancochos, menestras de fréjol y de lenteja y productos del litoral que giraban principalmente en torno al arroz, el plátano verde, los mariscos, las frutas tropicales. Por tanto, no solo se produjo un cambio alimenticio, sino que se produjo un cambio de mentalidad y costumbres en los capitalinos.

Aquello refuerza el interés de considerar a esta obra emblemática como parte del patrimonio cultural del Ecuador, donde es importante destacar que bajo el enfoque de rehabilitación del medio locomotor que tuvo la iniciativa en el gobierno del ex presidente Correa, estuvo enfocado bajo dos lineamientos:

Primeramente, consiste en reparar el tramo de noventa y ocho kilómetros entre Quito y Latacunga, y además la rehabilitación de las diferentes estaciones: Eloy Alfaro, Tambillo, Machachi, Boliche, Laso y Latacunga. El segundo lineamiento consiste en la rehabilitación de todo el sistema ferroviario del país que inició este 2009. Esto consistía, primeramente, en la instauración de la empresa Ecuatoriana de Ferrocarriles (cosa realizada ya) para luego proceder con los trabajos de rehabilitación de la vía. Estos trabajos serán basados en grandes estudios de reingeniería que deberán dar operatividad a la vía (Durán et al, 2009, p. 277).

El interés final es dinamizar la economía del país a través del turismo, pero también promover aspectos culturales, desde donde el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, dedicó la labor a realizar el levantamiento, inventario y clasificación de piezas, paso que sirvió de base para rehabilitar aquellos materiales significaran parte del patrimonio del país. Así “algunas fueron destinadas a formar parte de museos como piezas patrimoniales, y las determinadas como chatarra fueron y serán usadas para la edificación de construcciones de orden social” (Durán et al, 2009, p. 278).

La experiencia de quienes se atreven a experimentar el recorrido que alguna vez el ferrocarril allá por inicios del siglo XIX siguió, significa también hacer un recorrido por la historia del país plasmada en su paisaje, en sus personajes, en las vivencias, en los recuerdos de su gente, en la comida, es decir; en todo un conjunto de recuerdos que han perdurado a lo largo de la historia y que se expresan en el patrimonio cultural valiosísimo que posee el país, donde gracias a la iniciativa de reconstruir y diseñar el ferrocarril, ha abierto la posibilidad de mantener un desarrollo sostenible desde el ámbito del turismo, un espacio abierto que permite tanto a extraños como propios vivenciar momentos inolvidables que el medio de transporte mantuvo durante tantos años.



Figura 17 Tren del Ecuador
Foto: Christian Miranda (2018).

Aquello resalta también el interés de promover el patrimonio cultural a través de la locomotora, donde según el primer decreto Presidencial No. 5 del 15 de enero del 2007 y amparándose en el artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador del 2008 donde señala que “es deber primordial del Estado Ecuatoriano defender el patrimonio natural y cultural del país y proteger el medio ambiente, como base de nuestra identidad nacional” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, p. 4); dicho decreto señala lo siguiente:

Que la “Red Ferroviaria del Ecuador” y su área de protección recorre varias provincias de la Costa y Sierra del país, constituyendo en un excepcional referente de la ingeniería civil, de lo técnico en geología y del desafío técnico en lo constructivo:

En lo arquitectónico son relevantes las tipologías específicas de las terminales, estaciones y las sedes de alojamiento de los técnicos extranjeros que intervinieron en la construcción de la Red Ferroviaria del Ecuador. A todo lo cual se suma el gran contenido histórico y simbólico de esta majestuosa obra. (Tribunal Constitucional del Ecuador, 2008, p. 17)

Así mismo el mismo decreto presidencial, artículo segundo, acuerda lo siguiente:

Incorporar el Régimen de la Ley de Patrimonio Cultural y su reglamento general a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico Testimonial

Simbólico” declarado como Patrimonio Cultural de Estado, descrito en el artículo anterior (Primero) el mismo que además deberá estar protegido por las respectivas ordenanzas municipales de los cantones a los que corresponden los diferentes sitios geográficos, en el menor plazo posible, a partir de la expedición del presente acuerdo, con el asesoramiento y previo visto bueno del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. (Tribunal Constitucional del Ecuador, 2008, p. 17)

Con ello, se ha impulsado el turismo cultural local a través del recorrido que realiza el ferrocarril desde donde en la actualidad contribuye al desarrollo sostenible del país, mediante la promoción del turismo que promueve a los ciudadanos y ciudadanas a ser parte de la cultura viva que se mantiene con obras emblemáticas como la del ferrocarril, un medio que hace más de un siglo ha reunido en su recorrido vivencias de los pobladores y de quienes a su alrededor se aventuraron a ser parte de éste.

2.3. El rol de la mujer alrededor del tren



Figura 18 Mujeres
Foto: Mayra Prado (2013)

Marcela Balladares e Irma Herrera son dos de las mujeres que participaron en el proyecto del Ferrocarril en el Ecuador. Su función consistía en llevar los inventarios del tren en el sector de La Nariz del Diablo, pero su rol como la de tantas otras ha sido relegada por la historia a segundo plano porque no hay quien recuerde a esta obra a

figuras masculinas como García Moreno y Eloy Alfaro que pasaron por las páginas como los gestores de esta gran obra.

Aunque los relatos usualmente se han dirigido a destacar a estos personajes, en la construcción inicial del ferrocarril las mujeres acompañaban a sus parejas no solo como enfermeras, cocineras o lavanderas sino también como obreras, siendo un ejemplo de ello Leona Cuebute.

Cuenta Prado (2013) que vistiendo de hombre pudo integrarse a las labores del varón. Así,

Ella llegó disfrazada de hombre para abrirse campo en el Ecuador, al igual que otras, entregó su fuerza a la construcción de la línea férrea. En diferentes tareas, ellas se incorporaron a este proceso no solamente por dinero sino porque estaban conscientes de la importancia de esta obra. Don Eloy abrió este espacio para que la gente trabaje con amor y con afecto por esta obra tan importante, que uniría la Costa con la Sierra. El ferrocarril significaba el progreso, la luz, la ciencia; el ferrocarril era todo en ese momento (p. 18).

De igual modo destaca la figura de Delia Carcelén quien aportó en la construcción del túnel del avispero, en 1956

El trabajo consistía en recoger la piedra bruta, la arena, el ripio y la piedra naranja. Se laboraba de 7 de la mañana a 4 de la tarde con la compañía Ciave, ellos cogieron la obra en el 54 y en el 57 entregaron puestos los primeros rieles desde la estación Carchi hasta San Lorenzo, era francesa y nos daban el almuerzo (Prado, 2013, p. 24).

Sin embargo, en aquella época, aunque su tarea tampoco fue fácil; el dinero que recibían era inferior al del varón pues mientras éste ganaba dos sucres, ellas apenas 15 reales. Así lo menciona Prado (2013) quien revela la figura femenina como gestora de obras como la construcción del tren que, aunque ha sido silenciada por la historia; su rol también ha trascendido con su trabajo que hoy por hoy ha dinamizado la economía junto al tren; sobre todo con el impulso del turismo en las zonas rurales que se ha convertido en una oportunidad de desarrollo con sus emprendimientos a través del turismo comunitario emprendido tras la rehabilitación del tren.



Figura 19 Artesanas
Foto: Christian Miranda (2018)

Destaca así el aporte de la Asociación de Mujeres de Jatari Campesino.

[...] de la parroquia Calpi, perteneciente a la provincia de Chimborazo, que se encuentra en una de las tres paradas del recorrido de la ruta Hielo I. Este emprendimiento inicia sus actividades a partir del 2016 y ofrece el servicio de guía turístico a los turistas del tren, artesanías y gastronomía (Cisneros y Amador, 2017, p. 104).

La mujer también ha estado presente como guía turística quienes son “las encargadas de divulgar la historia a los turistas que cada semana desembarcan del Tren de La Libertad son guías propias de la zona. Lo hacen como si se tratara del legado más importante que poseen” (Diario El Comercio, 2017).



Figura 20 Verónica Livia, guía turística
Foto: Christian Miranda (2018).

Para Verónica Livia, guía turística del tren, la experiencia alrededor del tren ha sido muy gratificante, pues a su paso ha podido guardar entre sus memorias una serie de anécdotas como vivencias que han enriquecido su labor alrededor del tren.

Ella, así como tantas otras son ejemplo vivo de su paso desde el inicio de la construcción del ferrocarril hasta constituir en un eje clave para la dinamización de la economía local a través del turismo cultural.

Se resalta así que la figura de la mujer,

Ha estado en actividades importantes, pero no siempre en las más visibles o en lo que fue el soporte de toda la construcción del ferrocarril. Hubo algunas, pocas obreras, no se puede decir que haya sido predominante, no hemos estado históricamente en cargos directivos y eso hace que la historia recoja poco los personajes femeninos. Pero, justamente la recuperación patrimonial e histórica del tren permite visibilizar los actores: hombres y mujeres, en igualdad de condiciones, validando lo que hizo Eloy

Alfaro. Él abrió, visionariamente, las puertas de muchas actividades a las mujeres, en la educación, el empleo: el magisterio, los correo [...] Entonces hay historias muy importantes y constituye una tarea recuperar y visibilizar su papel (Prado, 2013, p. 36).

2.4. El tren y la gastronomía ecuatoriana



Figura 21 Tren
Foto: Christian Miranda (2018).

El patrimonio cultural de un pueblo no hace referencia sólo a los bienes muebles e inmuebles sino también a otras características propias de los pueblos que le confieren identidad y que ha trascendido en el tiempo.

[...] toma mayor importancia política a partir de los años 1990 del siglo XX, como parte de un movimiento internacional que definió a la defensa de las herencias culturales e identidades de pueblos indígenas o tribales como un derecho básico en sociedades democráticas (Armstrong, 2012, p. 437).

Así dentro del patrimonio cultural inmueble, el INPC ha registrado dentro de este grupo a la medicina tradicional, técnicas y saberes productivos tradicionales, espacios simbólicos, sabiduría ecológica tradicional y la toponimia y la gastronomía.

El Ecuador posee una abundante y variada cultura gastronómica que ha perdurado en el tiempo cuyas tradiciones todavía se mantienen a través de antiguos productos provenientes de los indígenas como el maíz, la yuca, el cacao, el pescado y las aves que se entremezclan con productos que se instauraron tras la conquista española como el arroz, el ajo, la cebolla y la lenteja.

Así, como elemento del patrimonio cultural inmaterial de un pueblo, la gastronomía de un país constituye un referente importante de la identidad, la misma que se caracteriza por la tradición histórica del que aunque no ha perdido su esencia, se ha ido adaptando al mundo contemporáneo; por lo que “en la actualidad la gastronomía ejerce un papel como elemento integrador y catalizador de un sentimiento de identidad colectiva, que hace que un individuo se sienta perteneciente a una comunidad y que genere una serie de valores culturales compartidos” (La Rioja, 2017).

Se entenderá así que la gastronomía es “un símbolo territorial, una muestra tanto de la cultura como de la naturaleza que nos define como seres humanos con arraigo a un determinado lugar” (Fusté, 2016, p. 2) donde se configura como un elemento que transmite la cultura de un pueblo. Sin embargo, fue sólo hasta el 2010 cuando la Unesco reconoce este campo como parte del patrimonio cultural inmaterial; constituyendo con el tiempo en un factor de atracción tanto para el turismo nacional como internacional.

Ahora bien, al vincular el ferrocarril ecuatoriano con la gastronomía obedece a la necesidad de destacar que este medio de transporte fue un elemento dinamizador de la economía de las poblaciones, ya que transportaba productos alimenticios entre regiones donde realizaba su ruta enriqueciendo, por ejemplo, la gastronomía quiteña del que además los platos consiguieron “una mezcla de varias cocinas regionales: desde la región costa que principalmente aporta con mariscos, así como la región sierra que contribuye con productos de clima frío andino” (Oña y Velasteguí, 2017, p. 42); y, que desde hace más de 100 años, el ferrocarril trajo consigo progreso, especialmente para la ciudad capital.

Así entre los productos que la ciudad capital recibió a través del ferrocarril de la costa; fueron el marisco y la gran variedad de pescado (principalmente la albacora del

que se prepara el encebollado) y a cambio esta última recibía papas, tubérculos, maíz y cereales

En el recorrido hacia la capital, el ferrocarril también pasaba por el pueblo de Tixán (provincia de Chimborazo), el cual era reconocido por su explotación de azufre; y, luego, por la estación de Palmira, reconocido por sus populares bebidas calientes, puesto que al estar en pleno páramo andino los viajeros se enfrentaban a bajas temperaturas. En Palmira se destacan las típicas canelas, por ejemplo, una preparación a base de agua, canela, azúcar y aguardiente al gusto, muy consumidas por los viajeros que buscaban la manera de combatir el frío del lugar (Oña y Velasteguí, 2017, p. 50).

Se entenderá con ello que con cada ruta y parada que el tren realizaba iba dejando a su paso un legado gastronómico para las regiones, quienes aprovecharon de este medio para enriquecerse no solo con la elaboración de nuevos platos, sino también con el intercambio de técnicas culinarias “como las formas de preparación de mariscos para la elaboración de ceviches, arroces y otras preparaciones muy solicitados por los capitalinos” (Oña y Velasteguí, 2017, p. 50).

Esto, en la actualidad, se refleja en los platos típicos que en cada parada se ofrecen a los turistas, con una gran variedad de productos que al combinarse confluyen un sinfín de sabores ancestrales, así como de la mezcla pero que ha perdurado con el tiempo.



Figura 22 Gastronomía Andina

Foto: Christian Miranda (2018).

CAPÍTULO III

3. FERROCARRIL Y EL TURISMO

3.1. El tren y el turismo cultural



Figura 23 Tren
Foto: Christian Miranda (2018).

Cuenta la historia que en 1950 el Ferrocarril de transporte público llamado “Talylllyn de Gales” (Reino Unido), “se convierte en el primer tren turístico. Con tan sólo 760 mm de sendero, el cual forma parte de los 150 ferrocarriles de patrimonio turístico de Gran Bretaña e Irlanda, transportando a más de 8 millones de turistas al año” (Monge y Yague, 2016, p. 61).

Muchos trenes sobrevivieron gracias a que fueron recreados como ferrocarriles turísticos a lo largo del planeta consiguiendo encontrarlos en los lugares más recónditos de la tierra, como en Asia o África, también en Europa, Oceanía y por supuesto en América. Los trenes turísticos que se mantienen vigentes son invaluable por su riqueza cultural

Así, y entendiéndose que el tren ha constituido la principal vía de comunicación en Ecuador, este medio abrió un espacio a la comercialización de productos, dinamizó las economías y el intercambio cultural de las regiones, y creó vida a su alrededor formando un conjunto de experiencias tanto en quienes lo abordaban como en quienes lo veían pasar. Sin embargo, a decir de Sandoval (2017) “con 30 años de abandono ese progreso lentamente desapareció” (p. 45).

Con los años, el ferrocarril constituyó un proyecto importante como elemento dinamizador del turismo del país, donde el gobierno del ex presidente Correa incentivó al sector rehabilitando este medio de transporte donde en el recorrido que se ejecuta destaca la variedad gastronómica, por ejemplo.

En este punto se destaca el llamado turismo cultural “es concebido como una forma de turismo alternativo que encarna la consumación de la comercialización de la cultura. Elementos escogidos de cualquier cultura pasan a ser productos ofertados en el mercado turístico” (Santana, 2003, p.31).

La inclusión de nuevos actores en la temática del desarrollo sostenible significó para el turismo un importante elemento dinamizador de la economía local, donde según Brito y Barreno (2015) en el 2014, atractivos turísticos ferroviarios fueron visitados por 176.968 turistas.

Se crearon nuevas redes en los territorios, y sus poblaciones cuentan con nuevas opciones para generar recursos, promoviendo el trabajo cooperativo entre comunidades. En las estaciones ferroviarias rehabilitadas, se crearon 23 cafeterías concesionadas a comunidades locales (actores activados); en 15 estaciones funcionan tiendas de productos artesanales; y, en 14 de ellas, además de las tiendas, se cuenta con plazas donde las comunidades ofrecen sus productos artesanales (Brito y Barreno, 2015, p. 2).

El turismo cultural, involucra en áreas rurales una serie de actividades que realizan quienes las visitan, donde se mantiene contacto directo con los pobladores de la zona. Éste se desarrolla mediante la interacción de las comunidades y los visitantes, que por diversas razones paisajísticas encuentran atractiva una localidad en específica.

La principal fortaleza de América Latina para desarrollar esta actividad es “la diversidad de entorno y cultura con la que cuenta. Así, por ejemplo, en el área de turismo se encuentran modalidades como el agroturismo, el turismo ecológico, deportivo, científico, entre otros.

Actualmente, la obra emblemática de Eloy Alfaro que ha sido rehabilitada y llevada con fuerza a promover el turismo local con el llamado Tren del Crucero, para este 2018 obtuvo el quinto galardón como mejor tren de lujo de Sudamérica, así como ha ganado el premio “Wider World Project”, como mejor producto turístico.



Figura 24 Tren

Fuente: Ferrocarriles del Ecuador (2012).

La empresa de Ferrocarriles del Ecuador es la entidad encargada de dirigir el normal funcionamiento del recorrido que realiza el Ferrocarril del Sur, desde el año de su rehabilitación desde el tramo correspondiente a Quito-Latacunga, mediante la implementación de microcircuitos turísticos patrimoniales; Quito-Tambillo-Machachi y Latacunga-Laso.

Para Durán, Gross, López, Montenegro y Villagómez (2009)

El auto ferro se ha convertido en un nuevo medio de disfrute para turistas tanto nacionales como extranjeros, estos han podido disfrutar de una gran aventura ferroviaria. Para el entretenimiento de los turistas se han instalado bandas de pueblo en las estaciones, y los paisajes de la zona pueden ser disfrutados desde la comodidad de los autos ferros. Un guía es el encargado de informar constantemente sobre los aspectos

turísticos, culturales e históricos de la zona. Se realizan distintas dinámicas durante el paseo, las que buscan integrar y divertir a los pasajeros a lo largo del recorrido (Durán et al, 2009; p.278)

En el trayecto se puede apreciar cómo se vivencian las costumbres y tradiciones de las localidades, en tanto los lugareños reciben a los turistas con música, danza y vestimenta típica de cada zona difundiendo así la cultura viva que posee el Ecuador resaltando; además, que cada estación cuenta con museos dedicados exclusivamente a la historia del ferrocarril que son relatados por los guías ofreciendo, además, de la exhibición de productos típicos de cada zona como dulces, artesanías, frutos, entre otros; cuya iniciativa surge a modo de incentivar a los pequeños empresarios y a la vez dinamizar la economía local.

Al viajar en las rutas turísticas de Tren Ecuador se realiza una campaña de promoción para los emprendedores y sus productos, recalcando que la compra de productos que los turistas realicen contribuye a mejorar la calidad de vida de los habitantes de las zonas, pues ese es uno de los objetivos de la rehabilitación del Tren. Se hace hincapié en lo relevante del trabajo artesanal y cómo dinamiza las economías locales el turismo en las poblaciones que visitamos, por ello al crear esta conciencia en los turistas, existe una fuerte inclinación en dar realce al trabajo de quienes sustentan su economía gracias al aporte de los turistas (Sandoval, 2017, p. 50).

Ahora bien, y con la finalidad de dar a conocer tanto a propios como extraños la gran diversidad y riqueza cultural que posee el país así como dinamizar la economía local de los pequeños comerciantes, en el 2012 se lanza el proyecto turístico denominado “Tren Crucero”¹.

¹ Una marca comercial de "Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública" (FEEP)



Figura 25 Interior de Tren Crucero
Fuente: Tren Ecuador (2018).

El servicio otorga una gran experiencia de cuatro días y tres noches de excursiones a bordo del ferrocarril. “Recorre 448 kilómetros uniendo los Andes con la Costa pacífica del Ecuador, partiendo desde Quito (2852m.s.n.m.) hacia Duran (6m.s.n.m.) y viceversa” (Monge y Yague, 2016, p. 63); donde “el estilo del Tren Crucero lo componen sus cuatro coches considerados verdaderos tesoros del diseño histórico, remolcados por locomotoras a vapor y diésel-eléctrica con una capacidad para 54 personas cómodamente instaladas” (Ibid., 2016, p. 63).

Éste tiene un costo de 1.735 dólares por persona (de ida). Incluye alimentación, alojamiento en hotel 5 estrellas y se realizan actividades en cada parada. Las personas pueden tomar esta ruta los días martes desde Quito y llegan a Durán, Guayaquil los días viernes. Pero aquellas personas que se encuentran en la ciudad de Guayaquil, también pueden tomar esta ruta, desde donde sale los días sábados y llegan a la ciudad capital el martes.

La particularidad de esta locomotora es que cada uno de sus coches está decorado con un estilo y época histórica particular. Por ejemplo, el primero evoca el estilo barroco caracterizado por la Colonia de la llamada Escuela quiteña que invita al turista a ser parte de un ligero aperitivo acompañado de un buen libro.

El segundo coche estilo Neoclásico de la época Republicana del Ecuador contiene juegos de mesa. El tercer coche es de etilo Prehispánico con una cosmovisión andina, una tienda artesanal, un salón panorámico y un bar cafetería, sitio en el cual la

tripulación sirve bocadillos y bebidas de la gastronomía local [...] El cuarto coche es de estilo Clásico, el cual transmite la cultura de la Costa ecuatoriana con una sala de estar en donde se realizan actividades sociales y una terraza abierta donde se pueden apreciar los paisajes ecuatorianos. Desde el primer momento que se adquiere este producto se puede presenciar la historia y cultura ecuatoriana (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2014, citado en Monge y Yague, 2016, p. 63).

Así mismo, entre los atractivos turísticos que ofrece el Tren Crucero están la exposición de una variedad de artesanías, así como platos típicos de cada zona preparados por sus pobladores y presentaciones de grupos folclóricos.

Los principales atractivos turísticos que presenta el recorrido del llamado Tren del Sur está la ruta que se realiza en la zona de nominada Nariz del Diablo, ubicada a 14 kilómetros del Cantón Alausí en la Provincia de Chimborazo, cuya estación fue construida a inicios del siglo XX “constituyéndose en el eje fundamental del transporte social, de carga y descarga de insumos y del comercio e intercambio de productos tanto de la Sierra como la Costa” (Durán et.al, 2009, p. 278).



Figura 26 Vista desde el tren
Foto: Christian Miranda (2018).

En el lugar, se rehabilitó la estación con la intención precisamente de admirar el paisaje que la zona ofrece a los turistas que se realiza a través de la Cordillera de los

Andes desde donde, además; se pueden realizar viajes nocturnos para aquellos que les gusta admirar el paisaje desde otra óptica.

La ruta turística *Tren del Hielo 2*, atraviesa 4 ciudades desde donde se puede apreciar una variedad de atractivos naturales, históricos y culturales que posee el país tanto para turistas nacionales como extranjeros siendo, precisamente el consumo de este grupo, el principal elemento que sustenta la economía de los emprendedores que, en su mayoría, son mujeres jefas del hogar que inicialmente se dedicaban a la labor agrícola o doméstica y en la actualidad han encontrado en el turismo su medio de vida.

Ahora bien, de una investigación realizada por Sandoval (2017) se concluyó que la ruta Tren del Hielo 2 una familia de 4 personas destina aproximadamente 100 dólares, donde en la zona se pueden comprar productos, especialmente, mermelada, helados de paila y calzado. Éste último en Cevallos.

El horario de partida permite que los turistas tomen el desayuno en sus domicilios y ya que este recorrido tiene incluido un refrigerio en una de las estaciones de parada, los gastos que puede realizar son específicamente en souvenirs, artesanías, platos fuertes o accesorios (Sandoval, 2017, p. 50).

La ruta tiene 43 km de recorrido y lo hace entre las provincias del Chimborazo y Tungurahua con 1 hora aproximada de viaje. El recorrido tiene 43 km por las provincias de Tungurahua y Chimborazo.

[...] y las ciudades que recorre esta ruta son Ambato como punto de partida, Mocha como parada corta, Urbina destino que se visita por 1h30 minutos y la ciudad de Cevallos, donde la permanencia es de 4 horas, razón por la que los turistas gastan más dinero en este sitio, existen más emprendimientos y más productos que ellos pueden adquirir (Sandoval, 2017, p. 50).



Figura 27 Tren
Foto: Christian Miranda (2018).

3.2. Principales rutas del Ferrocarril ecuatoriano

Tren Ecuador es la marca turística de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública que, con el apoyo del Ministerio de Turismo, oferta a los turistas una serie de rutas que une Costa y Sierra, como se puede apreciar en la Tabla 1.

Tabla 1. Ferrocarriles del Ecuador - rutas Costa y Sierra

Nombre	Ruta	Horario
<i>Tren de La Libertad I</i>	Ibarra-Salinas-Ibarra	Jueves a domingo y feriados
<i>Tren de La Libertad II</i>	Ibarra-Salinas-Ibarra	Viernes a domingo y feriados
<i>Tren de Los Volcanes I</i>	Quito-El Boliche-Machachi-Quito	Viernes a domingo y feriados
<i>Tren de Los Volcanes II</i>	Ambato-El Boliche-Ambato	Domingos
<i>Tren de Los Volcanes III</i>	Quito-Ambato-Quito	Feridos
<i>Nariz del Diablo</i>	Alausí-Sibambe-Alausí	Martes a domingo y feriados
<i>Tren del Hielo I</i>	Riobamba-Urbina-La Moya-Riobamba	Sábado y domingo

<i>Tren del Hielo II</i>	Ambato-Mocha-Urbina-Cevallos-Ambato	Viernes y sábado
<i>Tren de La Dulzura Estándar</i>	Durán-Bucay-Durán	Viernes a domingo y feriados
<i>Tren de La Dulzura Plus</i>	Durán-Yaguachi-San Rafael-Naranjito-Durán	Sábado y domingo
<i>Tren de Las Haciendas</i>	Quito-Tambillo-Hacienda La Alegría-Quito	Viernes a domingo y feriados
<i>Tren del Cacao</i>	Durán-San Antonio-Naranjito-Durán	Viernes a domingo y feriados
<i>Tren de Las Maravillas</i>	Quito-Guayaquil	Martes hasta viernes
<i>Tren Costa Sierra</i>	Durán-Nariz del Diablo Alaúsi-Durán	Sábado y domingo

Adaptado de: Ferrocarriles del Ecuador (2017).



Figura 28 Tren
Fuente: Ferrocarriles del Ecuador (2017)



Figura 29 Tren
Fuente: Ferrocarriles del Ecuador (2017)



Figura 30 Tren
Fuente: Ferrocarriles del Ecuador (2017)



Figura 31 Tren
Fuente: Ferrocarriles del Ecuador (2017)



Figura 32 Tren
Fuente: Ferrocarriles del Ecuador (2017)

Para el 2018, la empresa promocionó una nueva ruta Tren de Los Lagos, que atraviesa Imbabura, entre Ibarra y Otavalo.

Durante la experiencia, el tren turístico realiza paradas en las estaciones de San Antonio, donde se recorrerá talleres de arte de la localidad, la cual es reconocida internacionalmente gracias a sus escultores; posteriormente el Tren De Los Lagos llegará a Andrade Marín, lugar de entrada al Museo Fábrica Imbabura; después se dirigirá hacia las estaciones de San Roque y Otavalo, lugares donde se plasma el arte ancestral de Otavalo (Ministerio de Turismo, 2018).

Así mismo la ruta denominada *Tren de la Dulzura*, que comprende Durán, Yaguachi, Naranjito, Milagro, Durán.

Los viajes de la ruta Tren de la Dulzura se realizan los viernes, sábados y domingos. La estadía de los turistas en Milagro es de dos horas y 30 minutos, tiempo en el que estos puedan disfrutar de lo que ofrece el cantón. El recorrido (.), sale de la estación de Durán a las 08:00 y culmina a las 16:00 en la parada antes mencionada. Los recorridos por las fincas tienen un costo adicional (Ministerio de Turismo, 2018)

Hasta el 2017, la empresa Tren Ecuador ofertó 14 rutas en total, cuya flota ferroviaria incluye lo señalado en la Figura 36.

FLOTA FERROVIARIA

- 10 Locomotoras Electrodiésel
- 7 Locomotoras a Vapor
- 9 Autoferros
- 36 Coches, entre modernos, climatizados y de madera,
- Capacidad total de pasajeros: 1002 (942 en coches y 60 en autoferros)
- 3 Furgones de energía
- 4 Talleres: Quito, Durán, Ibarra y Riobamba
- 503 Kilómetros de vía férrea

Figura 33 Servicios de tren
Fuente: Tren Ecuador (2017).

El Tren de los Volcanes



Figura 34 Mapa recorrido del tren

Fuente: Tren Ecuador (2017).

Estas rutas son dos de los atractivos que oferta el Ferrocarril. El primero realiza su recorrido en la ruta Quito-El Boliche-Machachi-Quito. Su costo es de USD 39 para adultos y 26 dólares para niños y de la tercera edad. El horario de salida son los días viernes, sábados y domingos, desde las 08h00 hasta las 17h30 de la tarde, que es el regreso.

La ruta tienen tres paradas intermedias: la primera en Tambillo, la segunda en El Boliche y la tercera en Machachi, donde en el trayecto los turistas tienen dos horas para el almuerzo, aproximadamente a las 13h00, en cuya tarifa aunque no cuenta la alimentación, las personas pueden visitar los restaurantes aledaños a las paradas; desde donde se oferta una gran variedad de productos propios de cada zona.

En la estación de Latagunca aunque en la actualidad no está operativa, es decir; no sale desde este sector ningún tren; sí en cambio realiza su ruta el Tren Crucero que sale desde Quito hasta Durán-Guayaquil en 4 días.

CAPÍTULO IV

4. FERROCARRIL INOLVIDABLE

4.1. Memorias alrededor del Tren

El tren ha constituido la principal vía de comunicación en Ecuador abriendo espacio en la comercialización de productos, dinamizando las economías, promoviendo el intercambio cultural de las regiones y creando vida a su alrededor, formando un conjunto de experiencias tanto en quienes lo abordan como en quienes lo ven pasar. Pero alrededor de esta emblemática obra también se tejen una serie de relatos contados por sus pobladores, como de historiadores que han aportado desde sus experiencias a la memoria colectiva del país.

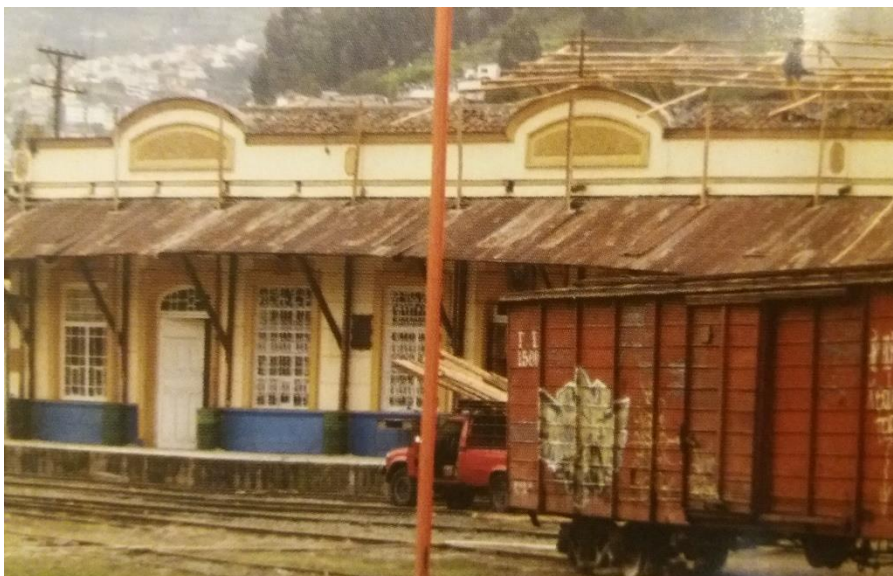


Figura 35 Estación del tren
Foto: Christian Miranda (2018).

Cuenta la leyenda que en uno de los tantos recorridos que realizó el ferrocarril, uno de ellos se hundió en la laguna de Yambo en cuyo interior se encontraban monjas y sacerdotes. En el lugar, según cuentan los pobladores, se puede escuchar gritos y cánticos religiosos. Sin embargo, los registros históricos y las personas que vivían cercanas a la laguna, señalan que ningún ferrocarril se descarriló en esta zona.

Lo que sí pasó, manifiesta el historiador Toro Ruiz, es que lo que en realidad se cayó a la laguna fue un carrito sin motor de 1,4 m de ancho por 1,4 m de largo, que transportaba herramientas que se utilizaba para realizar reparaciones de la línea férrea. Éste era empujado en las cuestas, y en las pendientes por efecto de la gravedad y la inercia desarrollaba una considerable velocidad; por lo que se necesitaba que sea frenado por el operador, sin embargo, el carrito que se descarriló no ocasionó pérdidas humanas, tan solo materiales.

Las historias de amor alrededor del ferrocarril han sido motivo de gratos momentos que los pobladores han vivenciado; así lo manifiesta don Oswaldo Navas, quien con una sonrisa en sus labios recuerda con picardía cómo conquistaban a las chicas en esa época.

Nosotros en ese entonces, como estudiantes del colegio mirábamos a través de las ventanas el gran movimiento comercial ferroviario que se originaba, y en horas de recreo, los cuales antes eran tres. Nosotros salíamos corriendo a la estación del ferrocarril a deleitarnos de los deliciosos platos típicos, y de las personas que viajaban,

especialmente de las chicas, las cuales nos prestaban atención [...] Muchas veces en que decidíamos conversar dentro de los vagones con ellas, sin darnos cuenta el tren pitaba para salir y al no poder bajarnos del mismo, teníamos que bajarnos en la siguiente parada que era el de Latacunga. (O. Navas, comunicación personal, 7 de marzo del 2019)

En otras ocasiones, comenta, lograban quedarse a 1 km de distancia al norte de la estación, es decir; en Rumipamba, desde donde el ferrocarril realizaba una parada para abastecerse de agua ya que había un tanque de agua diseñado especialmente para el ferrocarril, y desde ahí evidentemente tenían que regresar caminando hacia el colegio.

Indudablemente alrededor del Ferrocarril de Alfaro han surgido también innumerables anécdotas, donde sus pobladores cuentan con nostalgia cómo esta gran obra dejó impregnada en la memoria de la gente el gusto por compartir sus vivencias, que en uno de los recorridos que realizamos por Latacunga pudimos con gusto escuchar. (O. Navas, comunicación personal, 7 de marzo del 2019)

Don José Angamarca, comenta que lleva entre sus recuerdos cómo el pito del tren en la antigüedad evocaba la llegada esperada que desde niños disfrutaban escuchar “ese pito, no mas solo con el pito a nosotros nos ardía el corazón, enserio, el pito uuuuummmmm en cambio ahora éste ya no es lo mismo que se asemeja, más bien, a un carro” (J. Angamarca, 7 de marzo del 2019).

Sin embargo, para otros lugareños, el tren era la mejor aventura, pues en ese entonces los trenes servían para las tradicionales cogidas para el cuartel donde, recuerdan que los lloros eran estrepitosos, pues en ese entonces el dolor de que a un hijo lo lleven metido en un tren era grande.

La gente que viene aquí recuerda cómo se viajaba antiguamente. Primer medio de transporte que compartía los vagones de carga, los coches de pasajeros y creo que algo más. Todos recordarán como viajaban en el techo, esa era una experiencia única de ir prácticamente al aire sobre el techo del tren, y todos los pasajeros [...] Ellos siempre recuerdan con nostalgia de viajar en el techo y hasta el día de hoy nos preguntan si pueden viajar ahí mismo. Lastimosamente en la actualidad ya no se puede viajar en el techo, sin embargo, es un hecho que quedará en su memoria (V. Livia, comunicación personal, 7 de marzo del 2019).

En otras ocasiones, el tren les ha jugado una mala pasada a los turistas con el daño de las locomotoras, como aquellas ocasiones en la que los pasajeros del tren se han quedado en medio de las montañas o bien cuando por imprudencia, muchos se han salvado de ocasionar un accidente puesto que, a diferencia de otros transportes, el tren no puede parar de inmediato teniendo que ser maniobrado para frenar a raya.



Figura 36 Tren

Fuente: Tren Ecuador (2017)

De entre las historias con tinte humorístico, cuenta Santiago Traves, emprendedor de la zona; que la más graciosa que tuvo que vivir fue la que en alguna ocasión venían en el tren colonial una pareja jugando.

El novio era como que le botaba la gorra por la ventana y la novia igual, y así venían jugando, jugando, y ella ha estado con unos tacos. Él coge el taco y le lanza a la ventana. Pero pensó que la ventana estaba cerrada, y se le va el zapato por fuera del tren, y cuando llegaron a la estación él dijo: ¿y ahora quién me vende zapatos? Yo pensaba, donde le van vender zapatos ahí. La mujer se tuvo que quedar ahí dentro en el convoy, se fue a buscar el zapato por todos los rieles, nunca lo encontraron, le tocó pagar una carrera e ir a Machachi, comprar el zapato y volver. Cuando él regresó, ya tuvieron que subirse al tren, por estar jugando no pudieron observar nada ni hacer el recorrido (S. Traves, comunicación personal, 9 de marzo del 2019).

De los personajes que han viajado en el Tren, Consuelo Chicaiza, guía turística nativa del lugar; comenta que ha tenido la oportunidad de compartir con políticos,

personajes de la realeza, o ex presidentes. Por ejemplo, cuenta con grato recuerdo cómo en una visita de la princesa de Dubai; hace 3 años la pareja fue exclusivamente a que el novio le pida matrimonio en el tren, y escogió precisamente su ruta. Pero entre las anécdotas más significativas que recuerda Consuelo fue la que vivenció con el ex presidente Rafael Correa. Comenta...

Llegó a la estación Cotopaxi, todo era demasiado cercado, su seguridad había hecho un círculo para que no pase nadie. Al bajarse del tren, él les habló a los guardaespaldas; dijo que le “dejen en paz” porque no le va a pasar nada; él quería estar con el pueblo, les hizo que se retiren porque justamente unas jóvenes del entonces llamado colegio Victoria Vascones Cuvi, se habían atrevido a silbarle porque él estaba con el short de ciclismo y ellas le silbaban y le gritaban. En eso él dijo a su seguridad que le dejen y fue y les abrazó a las chicas...hasta se tomó fotos con ellas. (C. Chicaiza, comunicación personal, 9 de marzo del 2019)

Sin embargo, entre el relato de los pobladores evocan constantemente al famoso duende del tren. Con curiosidad se capta que, entre sus memorias, donde tímidamente y con mucho recelo la señora Gloria Llano, emprendedora dentro de la línea del tren en la Estación El Boliche, cuenta que en realidad es la historia en donde un duende en el pasado vivía en la estación. “Las personas que visitaban decían que veían al duende, él era el dueño de la estación” (G. Llano, comunicación personal, 8 de marzo del 2019).

A Santiago Traves, la leyenda le ha traído más de un susto. Como de aquella ocasión en la que cuando recién hace seis meses había iniciado su ruta el tren en el 2008

Un guardia estaba en la parte de arriba haciendo ronda. Él abre la venta porque siente que alguien golpea en la parte de abajo y siente que le empujan y se cae del segundo piso. Se queda golpeado, pero al querer entrar se dio cuenta que estaban rematadas todas las y amaneció en unos vagones antiguos. Amaneció con los ojos morados, todo golpeado echando espuma y vinieron a ayudarlo los inspectores de los guardias. El guardia ya no quiso saber nada y puso la renuncia. [...] Igualmente, arriba, ahí unas casas que decimos que son las casas del duende. Ahí hay una mesa de billar donde se deja armada como que fueran a jugar, y al otro día amanece toda desordenado...Una vez se dañó el tren y nos quedamos hasta la noche y estaba un mecánico lavándose las manos en los baños, cuando sintió un viento y se quedó todo a oscuras. Todos le buscábamos al mecánico, y el mecánico estaba parado abriendo

las llaves del agua y las manos en el agua... del miedo no podían ni moverse. (S. Traves, comunicación personal, 2019)

Otra de las leyendas que se tejen alrededor del Ferrocarril la cuenta Don Jaime Guerra, Guía de la filial centro.

Nosotros conocemos en el ardor popular muchas leyendas de la nacional. Una de ellas: la más tradicional, o más conocida es la filial sur. Dice que una locomotora, que antes era la más grande, se la conocía como el *monstruo negro* [...] Las culturas indígenas que se encontraban allí pensaban que la máquina era mala por lo que le tenían miedo y decían que era un gran monstruo negro. Entonces ellos solían colocar objetos, ofrendas a los alrededores de los rieles del tren para darle una honra; pero como ellos no tenían el conocimiento de que era una máquina de transporte ahí es donde nace la leyenda del gran monstruo negro, que popularmente es conocido en el tema turístico, pero lo decían así por el gran tamaño que tenía la máquina y de cómo sabía arrojar el vapor. (J. Guerra, comunicación personal, 9 de marzo del 2019)

Pero ¿cómo fue construida esta magnífica obra?

Muchas historias se tejen alrededor del ferrocarril y todas coinciden en las grandes dificultades que el general Eloy Alfaro tuvo para cristalizar su sueño, que ya había sido iniciado por el ex presidente Gabriel García Moreno.

Cuenta don Oswaldo Navas que, en aquella época, en uno de los ataques al palacio presidencial que recibió el viejo luchador, recurrió a pedir refuerzos comandados por el coronel Páez, puesto que habían tenido conocimiento que un grupo de opositores al gobierno habían provocado daños en las líneas del ferrocarril. Sin embargo, los enemigos alzaron las líneas del ferrocarril en Panzaleo, para que los refuerzos no puedan llegar oportunamente a Quito. Pero para el historiador Galo Gutiérrez

Eso de que “Don Eloy” construyó el ferrocarril es puro cuento. Cuando Eloy Alfaro sigue el trabajo con el ferrocarril, ya había el ferrocarril de Durán a Yaguachi, que construyó Antonio Flores, y el trazado del ferrocarril fue hecho por el tiempo de García Moreno; pero el trazado original no es como el que uno le ve por el Chimborazo sino por la provincia de Bolívar, cae en san Miguel de Bolívar y cae en Ambato. Lo que hizo “Don Eloy”, como era un tipo de amplio corazón, pacta con los terratenientes de

Chimborazo y les hace pasar por ahí. (G. Gutiérrez, comunicación personal 10 de marzo del 2019)

Sin embargo, y a pesar de la controversia en torno al iniciador de esta majestuosa obra, para el historiador de Latacunga, Galo Gutiérrez Almeida “el tren era un espectáculo” donde en realidad existía en aquella época dos trenes. El tren ordinario que iba de Quito a Riobamba y el tren directo que iba de Quito a Guayaquil.

En tiempos pasados, comenta el historiador, el ferrocarril como ahora, generaba empleo especialmente para los comerciantes que vendían productos a su alrededor. “Las personas vendían desde afuera, entonces ahí asomaban las carpas en donde vendían el mejor caldo de gallina, de la gallina amarillada” (G. Gutiérrez, comunicación personal, 10 de marzo del 2019).



Figura 37 Tren
Foto: Christian Miranda (2018).

¿Cuánto cobraban antes en el tren?

Con un semblante pensativo señala que desde Latacunga hasta Riobamba cobraban 4 sucres.

Había el hotel del ferrocarril, no era un hotel tipo El Colón. Era un cubo de dos pisos, con almuerzos al estilo de aquel entonces: un loco, un arroz con carne, un vaso de colada; eso era lo típico, pero solamente los “remilgados” se bajaban para comer en el

hotel. La mayoría comía en las carpas. [...] Esto no era como la estación de “Chicago” pero en Riobamba era la terminal y el punto de partida del ferrocarril a Guayaquil. (G. Gutiérrez, comunicación personal, 10 de marzo del 2019).

¿Cuáles eran las paradas que tenía el tren?

Saliendo de Quito había las siguientes paradas: Santa Rosa, Tambillo, Machachi, El Cotopaxi (que ahora es el Boliche), Lasso, Latacunga. En cada parada como era tren de vapor, no paraba de gana, era para coger leña y el agua y al subir los pobladores de ese sector, le vendían cosas para que la gente compre. En Lasso, por ejemplo, le hacían unas tortillas de papas con color; en Machachi le vendían los choclos. Entonces el tren salía de aquí y se iba a Ambato, donde el almuerzo era más en Ambato que aquí. Bueno, el tren tenía como estación Salcedo, Cusubamba, Ambato. Y de Ambato hasta Riobamba usted tenía como estación Mocha, desde ese entonces ya vendían el cuy. Había la estación Urbina, Luisa y Riobamba. [...] El viaje más maravilloso era de Riobamba a Guayaquil, era de película. Por ejemplo, usted salía de Riobamba y entraba a San Juan, en donde queda la fábrica de cemento; iba a Cajabamba, iba a Guamote. De ahí comenzaban unas haciendas que “don Eloy” empezó a ver para cruzar el tren; porque el tren no iba a pasar por ahí, desde el tiempo de García Moreno. [...] En Zibambe hasta la partida del ferrocarril va a Cuenca, de ahí entra a la costa en Huigra, era la capital del mundo. Ahí existe un monumento a Eloy Alfaro y de ahí ya se tira a la costa: Naranjillo, Zapata, Bucay, Milagro, Yaguachi Duran. [...] Los tres llegaban a Durán y la gente se podía bajar para tomar el barco, que tenía como nombre Galápagos, el barco para cruzar a Guayaquil, era el mismo de la empresa del ferrocarril. Era de dos pisos, en la parte de arriba estaba la primera clase y en el segundo piso estaba la segunda clase; donde en la época existían 4 tipos de tren, el de carga, combustible, Mixto (Carga y pasajeros) y el de pasajeros (G. Gutiérrez, comunicación personal, 10 de marzo del 2019).

De la experiencia personal de uno de los pobladores de la zona y jubilado, Don Galo Enrique Almeida, cuenta que en ese tiempo el viaje en tren costaba 1 o 2 sucres.

Cuando yo iba costaba unos 20 sucres. Desde Latacunga hasta Guayaquil costaba menos también, sino que era 2 días porque se iba de aquí a Riobamba y ahí se dormía al siguiente día se cogía a las 6 am y se llegaba más o menos a las 4 ó 5 de la tarde

entonces. Había otro tren que se llamaba el directo, bueno había cinco clases de ferrocarriles. (G. Almeida, comunicación personal, 8 de marzo del 2019).

El tren de carga era el que llevaba las cosas, el tren tanquero que venía de la costa trayendo la gasolina (que era de dos tipos de combustible la gasolina y el querosén) y en cada estación había tanqueros. En cambio, el tren mixto era de carga y de pasajeros, los pasajeros eran de primera y segunda; tenían una división.

En los de Primera viajaban alrededor de 30 personas y tenía asientos y los de segunda eran como el bus, tenía bancas más largas que iban a los lados y la mitad si no que era barato. [...] Había un vagón donde iba el correo, el tren directo iba de Quito a Guayaquil en ese tren había incluso hasta comedor eso duró hasta alrededor de la época de los 50. (G. Almeida, comunicación personal, 8 de marzo del 2019)

Lamentablemente, como se pudo observar en uno de los recorridos por la memoria tangible de la historia del Ferrocarril, en la estación de Salcedo ya no funciona el ferrocarril.

El Secretario del GAD, Gobiernos Autónomos Descentralizados, de Salcedo, Wilmer Simba, comenta que hasta casi a mediados de la década del 60 del siglo anterior es en donde prácticamente se da la partida de defunción del tren como principal fuente de transporte de pasajeros y de carga.



Figura 38 Secretario del GAD, Salcedo
Foto: Christian Miranda (2018).

Se cerraron las puertas y ahí está abandonada, donde la última vez que fui a visitar la estación de Cuchibamba ya no existe; de tal suerte que en ese sentido hay necesidad de plantearse objetivos no solamente con ese afán de ese tipo sentimentalidad, para que pueda operar el tren sino que hay que utilizar el potencial que ofrece el tren para fortalecer lo que nosotros tenemos y en función de eso hacer una política turística, una política económica, inclusive de ser de identidad y vayámonos conociendo nosotros mismos y mostremos hacia el mundo lo que somos la estación que lleva 13 años cerrada y su campamento está en el suelo: no existe, no cuida nadie y está alejada. [...] La estación de Salcedo, yo no sé si la empresa de ferrocarriles retiró los elementos que tenía (...) y hoy por hoy lamentablemente es un espacio que sirve para otros fines como por ejemplo como guarida de indeseables que pueden hacer cualquier cosa ahí y desgraciadamente no se puede hacer nada. (W. Simba, comunicación personal, 11 de marzo del 2019).

Así recuerda con nostalgia cómo en la época en la que a viva voz los lugareños de Salcedo y con alegría, elogiaban constantemente la llegada del tren hasta el sector.

Yo pienso que desde la inauguración del tren se da una particularidad, donde los más felices y contentos en estas idas y venidas de los trenes eran los adolescentes y los niños; pero yo digo más los adolescentes, los jóvenes porque probablemente en esas épocas nace el deporte de aventura en la región. Los jóvenes iban a acostarse muy cerca de los rieles y los reservorios de agua por eso cuando el tren estaba en movimiento sin que les vean los empleados de la empresa de ferrocarriles, se lograban subir al tren y a las escaleras que tenía cada uno de los vagones. Además, era una de las mejores aventuras cruzar sobre las quebradas, como ir 12 metros hacia abajo que resultaba excitante, por decirlo así; además acostumbraban hacer el viaje muy largo hasta la subida de la laguna de Yambo para ahí esperar al regreso del tren y regresar hasta la estación Salcedo. (W. Simba, comunicación personal, 11 de marzo del 2019).

Un dato anecdótico es que los niños acostumbraban a poner clavos monedas sobre los rieles del tren para que una vez que pase el monstruo de acero, lógicamente, los clavos se convertían en pequeñas navajas y las monedas eran simplemente dinero perdido.



Figura 39 Estación del tren en Salcedo. Parte frontal de la estación
Foto: Christian Miranda (2018).

San Miguel de Salcedo, con el paso del tren ya sea de carga múltiple o de pasajeros, se convierte en una verdadera fiesta donde los pasajeros y los curiosos pasantes y los curiosos comerciantes se mezclan y se relacionan entre personas de diferentes orígenes; hermanados, en este momento, por el viaje que va de norte a sur o viceversa; donde los lugareños les ofrecen sus productos o por curiosidad.

La estación de Salcedo al igual que todas las demás, tenía la particularidad de que era un lugar de embarque y desembarque tanto de pasajeros como de carga; donde más o menos de la división hacia Latacunga, alrededor de un kilómetro y medio para llegar; había en estas épocas un tanque de agua en donde cargaban las locomotoras de los trenes para el enfriamiento de los motores que eran a carbón, a leña y necesitaba mucha agua para enfriar; no sé si inclusive a vapor por eso había bastante agua para suministrar. (W. Simba, comunicación personal, 11 de marzo del 2019)

Bajo este contexto, la estación de ferrocarril se constituirá en un punto neurálgico de la vida de todas las personas. “Recordemos que muchos pueblos vivieron con y para el ferrocarril y murieron cuando murió el ferrocarril” (W. Simba, comunicación personal, 11 de marzo del 2019).

La nostalgia de muchos por la pérdida de uno de los patrimonios culturales más significativos de la historia del país, la alegría de otros por vivenciar día a día nuevas anécdotas, recuerdos memorables alrededor de éste y para otros la gran oportunidad de

dinamizar la economía de sus poblados; ha sido la historia del Ferrocarril en el Ecuador que a lo largo de la primera idea que surgió hasta nuestros días ha recogido a su paso grandes emociones que han contagiado tanto a propios como a turistas; sin embargo no pudimos irnos sin antes conocer qué ha significado para ellos la reconstrucción de una de las grandes obras que independientemente de quien haya sido la iniciativa, ha significado una importante obra que hasta hoy representa uno de los patrimonio culturales más significativos del país, por la historia que lleva a su paso y que da cuenta de una cultura que todavía permanece viva.

¿Cómo describiría al tren?

El tren prácticamente es un patrimonio histórico, cultural de todos los ecuatorianos, realmente muy valorado muy querido lo que dirían toda la tripulación y valorado por la historia que tiene y la felicidad que tiene la gente al ver al tren pasar por las calles de Quito, por las zonas rurales y también por las principales ciudades a lo largo de las rutas que se ofrecen en el Ecuador y por todo lo que representa [...] Yo le describiría como una fuente de trabajo, el tren nos atrae al turista, el tren es patrimonio cultural, hay historias del tren [...] Bueno el simple hecho de saber que es considerado patrimonio histórico-cultural de nuestro país es una experiencia bastante buena, para las personas que realizan actividad del turismo. De hecho, nosotros como trabajadores y también facilitadores de información mientras hacemos el viaje en tren hacemos experiencias bastantes buenas y de hecho aprendemos y enseñamos también sobre el tema cultural histórico de nuestro país. Cabe resaltar que tenemos distintas rutas a nivel nacional y cada una de ellas tiene un detalle en particular que nosotros vamos explicando y la gente que va viajando con nosotros, sea nacional o extranjera, va aprendiendo y compartiendo desde el centro del alma mismo. [...] Para mí, es el futuro. (W. Simba, comunicación personal, 11 de marzo del 2019)

Reflexiones finales

La riqueza cultural de un país está no solo determinada por el patrimonio material que posee, sino también por el valor intangible que a su paso la historia también ha heredado a las siguientes generaciones; sin embargo, como elemento constitutivo de la identidad de un pueblo todo aquel vestigio, objeto, manuscrito, edificaciones, saberes

ancestrales, la música, la danza, entre tantos otros; lleva inserto el recuerdo, la vivencia de un pueblo que difunde a los demás la riqueza que posee.

El tren se constituye así en uno de los íconos identitarios del país poseedor de una gran riqueza cultural que, desde su inauguración, un 25 de junio de 1908, fue construido

Con la visión de ser un símbolo de unidad nacional, convirtiéndose en eje fundamental para el desarrollo del Ecuador, siendo el responsable de la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros y de carga por vía férrea, abrió las fronteras comerciales de este país a través del incremento de las exportaciones y permitió que, por primera vez, se pudiera comercializar internamente entre la región montañosa andina y la costera (Verdezoto, 2016, p. 68)

Según cuenta la historia, su iniciador habría sido el ex presidente Gabriel García Moreno y habría llevado a la práctica el general Eloy Alfaro. Sin embargo, los historiadores no se han puesto de acuerdo sobre quien en realidad fue el gestor de esta gran obra.

La idea de establecer ferrocarriles en el Ecuador fue propuesta por don Vicente Rocafuerte Bejarano a comienzos de los años 1830, cuando retornó al país luego de pasar varios años en Europa y experimentar los comienzos de la instalación de ferrocarriles en Inglaterra (Estrada, 2008, p. 3).

Sin embargo, para Eloy Alfaro el proyecto no solo significaba adentrar al país en el proceso modernizador con el que otros países ya habían iniciado sino también el constituir un elemento unificador, en vista de la lucha constante entre liberales y conservadores que habían desunido a la población lo que, en efecto, para el Viejo Luchador “su idea del ferrocarril era tan grande que sostenía que, si no se triunfaba en su ‘proyecto redentor’, la revolución liberal no tendría sentido” (Durán et al, 2009, p. 263) .

Para el país, en cambio, la cristalización de la obra que abrió paso hace más de un siglo a un paisaje con gran riqueza natural; fue el eje central de la identidad nacional, pero, también el dinamizador de la economía, que por más de 40 años cayó en el abandono y el olvido; por lo que la rehabilitación significó un importante rubro para las comunidades locales que viven del turismo comunitario.

En este punto se destaca la figura femenina como uno de los elementos clave de dicha dinamización local, donde con su creatividad, emprendimiento y entusiasmo ha dado vida a un sinnúmero de obras artísticas como gastronómicas que en cada estación donde pasa el Ferrocarril oferta tanto a propios como extraños aportando así al desarrollo local de sus comunidades. Pero ¿a qué hace alusión el desarrollo local del que el ferrocarril constituye uno de sus elementos clave en el país?

En términos de Moreno de Souza, Faria y Alves (citado por Monge y Yague, 2016), el concepto de desarrollo toma una dimensión mayor en el debate académico y político en el siglo XX con la necesidad de incluir al debate la distribución del ingreso y la inclusión social. Pero no es sólo en términos de desarrollo económico que se orienta el discurso, también es una época en la que se amplían los movimientos en provecho de un desarrollo de menor explotación de la naturaleza. Entonces, nace el desarrollo acompañado de una serie de adjetivos, como el desarrollo sostenible.

La rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano constituye así un proyecto de desarrollo sostenible y local, donde se ha emprendido una serie de proyectos de carácter socio-patrimonial que fortalece la identidad de los pueblos; así como pone en evidencia la cultura que aún se mantiene viva y que involucró de manera activa a las comunidades donde la locomotora realiza sus rutas, a través del establecimiento de espacios en el que los pobladores pueden ofertar la gran variedad gastronómica como artística y cultural que cada zona posee.

Alrededor de la rehabilitación del ferrocarril, se han llevado a cabo así una serie de proyectos dirigidos a fomentar el turismo y promover el patrimonio cultural, donde se han beneficiado los pobladores del sector con el impulso de sus emprendimientos.

Con ello se puede afirmar que el ferrocarril constituye un espacio no sólo para el desarrollo local del país desde la promoción del turismo, sino que también constituye un medio para fortalecer la identidad nacional, que demanda de los gobiernos la atención prioritaria en la promoción y fomento de la cultura, como el emblemático Tren del Sur, un ícono de progreso e integración de los pueblos; donde

Los diferentes actores humanos y no-humanos que se encuentran activos en el territorio, a partir de la rehabilitación del ferrocarril, han transformado las dinámicas de

relacionamiento y la visión del territorio. Las poblaciones que han logrado articularse y generar sus emprendimientos productivos son indicadores de los cambios en las dinámicas sociales y las diferentes transformaciones que han surgido en el territorio. (Brito y Barreno, 2015, p.1927).

Sin embargo, a pesar de reconocerse que la entrada del ferrocarril en la vida de las personas significó un avance que permitió comunicarse entre regiones, por otro lado, el beneficio del mismo no trajo por igual para todos; en tanto “determinados sectores prosperaron mientras otros se vieron pauperizados por no encajar en el nuevo esquema de país que el tren ayudó a configurar” (Cepeda, 2003, p. 44).

A esto se añade el hecho que, si bien es cierto en términos económicos, el ferrocarril Guayaquil y Quito significó una gran inversión que durante mucho tiempo significó pérdidas por los daños ocasionados y la falta de mantenimiento; en términos de identidad ha constituido un elemento clave de la misma, pero, además; un factor que unió al país generando además a su paso un intercambio gastronómico y cultural que enriqueció aún más a las poblaciones que se vieron beneficiadas del ferrocarril.

Se entenderá así que a partir del 2008, la rehabilitación del ferrocarril dio paso a importantes transformaciones en la dinámica de los actores en zonas cercanas al mismo generando a su paso nuevos emprendimientos productivos, pero también consolidando nuevas redes facilitando procesos para el desarrollo sostenible local ofertando oportunidades que se traducen en la mejora en la calidad de vida de quienes habitan estas zonas pero que también impulsa la participación de nuevos actores y dinámicas hacia el desarrollo local aportando al fortalecimiento de las relaciones comerciales y sociales, especialmente entre las poblaciones históricamente excluidas pero también empobrecidas por efectos de la desigual distribución de la riqueza.

Para las poblaciones ha significado mantener en la memoria colectiva una serie de experiencias que alrededor de éste se tejieron en el tiempo, donde a su paso también se vivencia la gran riqueza cultural que se manifiesta en el diario vivir. Pero, a pesar de que en la actualidad las redes ferroviarias dejaron de ser el medio de transporte más importante,

Representan actores permanentes en los territorios, siendo testigos y facilitadores de cambios y desarrollo de las poblaciones. Bhati (2014) menciona que las redes ferroviarias, por su presencia en la historia de los territorios llaman a la “nostalgia”, y tienen la capacidad de promover acciones locales para convertirlos en patrimonios. Patrimonios ferroviarios con atributos que podrían atraer no solamente a personas con un especial interés por los ferrocarriles, sino a residentes y turistas que buscan comprender la historia de un lugar en el que viven o visitan (Henderson, 2011 citado en Brito y Barreno, 2015; p.1923).

Donde uno de los términos que identifican al ferrocarril es la de considerarlo como un bien patrimonial.

El patrimonio es la síntesis simbólica de los valores identitarios de una sociedad que los reconoce como propios. Ello implica un proceso de reconocimiento, generalmente intergeneracional, de unos elementos (desde el territorio a la ruina) como parte del bagaje cultural y su vinculación a un sentimiento de grupo (Iniesta, 1991, citado en Sandoval, 2017, p. 46).

Aquello significa que el ferrocarril como patrimonio cultural del país se constituye como un elemento identitario del Ecuador, del que alrededor de éste así como la historia evidencia las grandes dificultades que significó continuar con la obra donde muchos opositores de Alfaro frenaron su inicial construcción, así como la falta de recursos económicos, vías difíciles de abrir camino para su cristalización así como el clima que había ocasionado inundaciones y derrumbes y sumado a las enfermedades propias de la época que los obreros (especialmente jamaquinos) tuvieron que pasar; la obra logró hacerse realidad.

No en vano por estas circunstancias la obra es considerada como la “más difícil del mundo especialmente por la barrera rocosa de la *Nariz del Diablo*.”

Sin embargo, su larga trayectoria hasta la actualidad le merece ser un referente valioso a ser preservado de generación en generación que desde su construcción ha permitido a los pueblos el intercambio de costumbres, tradiciones expresados en su gastronomía, en su danza, en los productos que produce cada zona, y que hoy por hoy tanto propios como extraños pueden palpar su historia a través del recorrido que realiza

por cada una de las 14 rutas que actualmente la empresa Ferrocarriles del Ecuador oferta y que durante mucho tiempo ha plasmado en la memoria de los pobladores un sinnúmero de experiencias, anécdotas y recuerdos que a su paso guardan con el tiempo.

Referencias bibliográficas

- Aguilar, I. (1998). *El ferrocarril: legado cultural y patrimonio*. Valencia. Recuperado de <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/56.pdf>
- Almeida, G. (8 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Angamarca, A. (7 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador)
- Armstrong, F. (2012). Tensiones entre el patrimonio tangible e intangible en Yucatán, México. Chungara, *Revista de Antropología Chilena*. 44(3). 435-443.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Recuperado de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Barreno, A. & Brito-Henriques, E. (2015). La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio. *XXIV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/283491313_La_rehabilitacion_del_ferrocarril_en_Ecuador_como_actor_transformador_del_territorio

- Cepeda, F. (2003). Riobamba en el primer cuarto del siglo XX: ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas. Tesis de Maestría en Estudios Latinoamericanos. Universidad Andina Simón Bolívar.
- Chicaiza, C. (8 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Cisneros, J. & Amador, B. (2017). Turismo comunitario y desarrollo sostenible de las áreas rurales a través del tren del Ecuador. *XI Congreso Virtual Internacional Turismo y Desarrollo/ VII simposio virtual Internacional Valor y Sugestión del Patrimonio Artístico y Cultural*.
- Crespo, R. (1933). *Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.
- Diario El Comercio. (2012). Los últimos días de Alfaro. Documentos para el debate.
- Diario El Comercio. (21 de febrero de 2017). El tren activa el turismo sostenible en Salinas.
- Diario El Tiempo. (1903). *El Ferrocarril Trasandino. Cartas del General Eloy Alfaro*. Quito: Biblioteca Eugenio Espejo.
- Diario Hoy. (4 de julio de 2004). Los ferrocarriles ecuatorianos se quedaron del tren de la modernización. pág. 10A.
- Durán, S.; Gross, M.; López, L.; Montenegro, N. & Villagómez, D. (2009). *El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional*. Recuperado de file:///C:/Users/Usuario/Documents/TRABAJOS%20TESIS/MIRANDA/Ferrounidad.pdf
- Estrada, E. (2008). *El ferrocarril a la costa*. Recuperado de file:///C:/Users/Usuario/Documents/ATRABAJOS%202019/MIRANDA/TREN/El_Ferrocarril_a_la_Costa-Web%20(1).pdf
- Ferropedia.es. (2015, abril 14). *Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado*. Retrieved from http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Empresa_Nacional_de_Ferrocarriles_d el_Estado
- Fusté, F. (2016, p. 2). *Los paisajes de la cultura: la gastronomía y el patrimonio culinario*. Dixit, 1-6.
- Guerra, J. (9 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Ginzburg, C. (1999). *El queso y los gusanos*. Turín: Muchnik Editores S.A.
- Gutiérrez, G. (10 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).

- Hall, S., y Du Gay, P. (2003). *Cuestiones de Identidad Cultural*. Madrid: Amorrortu Editores.
- La Rioja. (2017). *Patrimonio gastronómico*. Recuperado de <https://www.degustalarioja.com/noticias/201706/10/patrimonio-gastronomico-20170609235837-v.html>
- Livia, V. (7 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Llano, G. (8 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Maldonado, A. (1977: 177). *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo realizaron (1866-1958)*. Quito: Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.
- Marcús, J. (2011). Apuntes sobre el concepto de identidad. *Revista Vicisitudes y Contingencias*, 5(1), 5-25.
- Ministerio de Turismo. (2018). *Tren Ecuador inaugura nueva ruta Tren de Los Lagos*. Recuperado de <https://www.turismo.gob.ec/tren-ecuador-inaugura-nueva-ruta-tren-de-los-lagos/>
- Monge, J., & Yague, R. (2016). El desarrollo turístico sostenible. *Estudios y perspectivas en turismo*. 57 – 72.
- Navas, O. (7 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Oña, P., & Velasteguí, J. (2017). Influencia de la llegada y dinámica del tren sobre la evolución de la gastronomía quiteña del período 1950-1990. *Revista Qualita* 1(2), 41-62.
- Paz y Miño, J. P. (2012). *Eloy Alfaro. Políticas económicas*. Quito: Editogran S.A.
- Prado, M. (2013). *El rol de la mujer en la vida ferroviaria del Ecuador*. Quito: Ferrocarriles del Ecuador.
- Ramírez, L. (2013). *Patrimonio cultural y desarrollo sostenible*. Concepción, Chile: Universidad del Bio Bio.
- Registro Oficial No. 361 (2008). *Informativo de Síntesis Legal y Económico*. Recuperado de: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Decreto%20de%20bien%20patrimonial%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Decreto%20de%20bien%20patrimonial%20(1).pdf)

- Sandoval, J. (2017). Impacto económico generado en los emprendedores de servicios de la ruta turística “Tren del Hielo 2”, Ecuador. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*. 13(1). 44-51.
- Santana, A. (2003). Turismo cultural, culturas turísticas. *Horizontes antropológicos*. 9(20), pp. 31-57.
- Simba, W. (11 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Traves, S. (8 de marzo del 2019). Tren del Ecuador. (C. Miranda, entrevistador).
- Tren Ecuador. (2013). *El Tren de las oportunidades*. Recuperado de <http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/pdf/El-Tren-de-las-Oportunidades-I.pdf>
- Tren Ecuador. (2017). *Informe de Gestión 2017*. Recuperado de [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Revista%202017%20%20%20%20%20%20%20%20PAG.%2031%20OJO%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Revista%202017%20%20%20%20%20%20%20%20PAG.%2031%20OJO%20(2).pdf)
- Tribunal Constitucional del Ecuador. (2008, junio 17). *Registro oficial. Organo del Gobierno del Ecuador*. Retrieved from https://www.registroficial.gob.ec/media/k2/attachments/361_20080617.pdf
- Verdezoto, A. (2016). Evaluación del impacto socioeconómico de la rehabilitación del ferrocarril en el Ecuador. *Revista Cuestiones Económicas*. 26 (2), pp. 65-103.

Anexos

Anexo 1 Portada de periódico el Tiempo

Anexo 2 Carta de Eloy Alfaro

HISTORIA del FERROCARRIL

Cartas del Señor General Don Eloy Alfaro.

Guayaquil, Agosto 20 de 1903.

Señor don Abelardo Moncayo.

Quito.

Estimado correligionario y amigo:

Las tenebrosas evoluciones que en 1898 pusieron en juego nuestros enemigos, con pretexto del contrato del Ferrocarril Transandino, tuvieron por objeto hacer fracasar, hasta á viva fuerza, la Obra monumental, cuya realización debía, lógicamente, consolidar en el Poder al Partido que la realizaba.

Ahora, en este maremágnum de pasiones menguadas contra la Administración anterior, hacía falta el concurso oficial declarado, y ya lo tienen, aguijoneados por el buen deseo de empañar el prestigio que la opinión pública, en su mayoría, nos ha discernido con motivo de la fiesta inaugural en Guamate de la estación ferroviaria.

Las pasiones bastardas, envueltas en los harapos de la envidia y de la codicia, están ya unidas contra nosotros y hacen lujo de *revancha* particularmente contra mí, por considerárseme el principal responsable de la Obra.

De bulto se nota que esos adversarios de encrucijada, están procurando manchar la reputación de los Liberales connotados, que han sido notoriamente consecuentes con la transformación

Anexo 3 Carta de ... ?

— 2 —

política proclamada en Junio de 1895, con el fin de imposibilitarlos en las filas honradas del radicalismo doctrinario.

En el presente caso, consiste nuestro delito en haber contribuído eficazmente á la realización del Ferrocarril en la parte que se consideraba impracticable, especialmente por la carencia de capital necesario y en una época en que el crédito nacional en el exterior, había sido completamente aniquilado por alguna de las Administraciones pasadas; descrédito que, por desgracia, amenaza repetirse nuevamente por obra y gracia del actual gobernante.

Después de haberse vencido dificultades, casi insuperables, se encuentra ya el Ferrocarril en Guamote; y sin embargo persisten muchos de nuestros adversarios políticos en la ingrata tarea de arruinar la grande Empresa, ó por lo menos, desacreditarla y entorpecer su desarrollo, para desvirtuar la gloria que su feliz ejecución va reportando al Gobierno que tuvo la honra de presidir.

Es de pública notoriedad que la Compañía ha reclamado 250 Bonos ferrocarrileros, en pago de trabajos ejecutados en la línea, y que se los han negado fundados en que todavía no está completamente perfeccionada la sección entre Chucos y Guamote.

Anexo 4 Carta de ...?

Mirando por los intereses patrios ¿qué le correspondía hacer á cualquier gobernante que anhelase el progreso del Ecuador? Mandar entregar inmediatamente los Bonos reclamados, para que los trabajos de la obra sigan adelante con la mayor actividad. Es lo que impone la conveniencia nacional.

El desembolso aludido, está garantizado con el valor de la misma obra, que le cuesta á la Compañía mayor suma que la presupuestada.

De esta manera he resuelto incidentes análogos con beneficio recíproco; y gracias á este proceder, de verdad sabida y buena fé guardada, tenemos la Locomotora en la antiplanicie de los Andes, llevando vida industrial y riquezas á sus moradores.

En la actualidad, en vez de ayudar honradamente á la Compañía, no sólo se le ha negado el apoyo solicitado, sino que se ha formado escándalo por medio de la prensa, para desacreditarla y postrarla; y en seguida hacer responsable á mi Administración, de las consecuencias que necesariamente tienen que producir perjuicios al país y á los Empresarios. ¡Todo hecho en nombre de un celo fementido!

Siempre tuve por norma hacer lo que honradamente he visto que le convenía á la Nación. Con los graves contratiempos repetidos que ha sufrido el contratista señor Harman, lo malo no está en hacer adelantos honradamente justificados y que están garantizados con los mismos materiales adquiridos; lo malo, lo reprochable habría consistido en hacer tales anticipos mediante paga, es decir, por efecto del soborno. Esto sí lo califico de infame, sea cual fuere el rodeo como se realice. Este es el punto que tenemos que dilucidar ante la Nación.

Anhelo porque el Congreso se proponga esclarecer la realidad de las cosas, y entonces podrá el país apreciar el cúmulo de iniquidad que entraña las intrigas sistemáticas de algunos de mis obsecados detractores.

Anexo 5 Artículo con el tema Nariz del Diablo

"NARIZ DEL DIABLO" Nº 72



Srta.
Marcela Valladares T.

Si bien es cierto que en los últimos tiempos hemos perdido grandes cantidades de clientes por la competencia de la carretera, es imposible que perdamos todos; hay muchos productos que no le conviene al camionero transportar por su gran volumen y falta de peso. Otra de las razones por la que no podemos quedarnos sin usuarios es que, la tarifa cobrada por un camionero por el transporte de carga en una gran distancia siempre sería mayor que la cobrada por el Ferrocarril, ya que, el transporte por el riel se realiza en cantidades enormes, en cambio la del camión es limitada.

En todo negocio, el cliente es la parte más importante, ésta debe ser nuestra idea básica. Podemos conseguir más clientes impresionándoles favorablemente desde el momento que abordan un coche de pasajeros hasta el momento en que le entreguemos su equipaje; el transportador, en cambio, debe tener la completa seguridad de que su carga es despachada y recibida en perfecto estado.

Mediante la publicación de nuestras tarifas, horarios de servicio, podríamos conseguir nuevos clientes. Actualmente que en el país hay nuevas ideas acerca del turismo nosotros podemos sacar ventajas también. A lo largo de la línea hay hermosos y variados paisajes, además nuestra Nariz del Diablo, sería uno de los atractivos del viaje ofrecidos al turista, ningún ferrocarril ofrece la emoción de ascender y descender por una montaña empinada.

La eficacia, la cortesía agradan al cliente, ofrezcámoslas y estableceríamos ventajosas relaciones; para el cliente un transporte seguro, para nosotros un mejor margen de ingresos.

Marcela Valladares Tapia.

¿Cómo mira usted, el futuro de los Ferrocarriles en el país?

Muchos años han pasado sin que hasta el momento ningún ejecutivo del Gobierno se preocupe de enderezar los métodos técnicos y financieros como cuando se encontraba administrado por la "The Guayaquil and Quito Railway Company", el déficit económico ha sido cada vez más alarmante, ya que en primer lugar sus equipos se han deteriorado por falta de personal capaz que responda al objetivo que persigue una Empresa.

De un tiempo acá nuestro optimismo ha cobrado vida y es que los ferrocarriles han arribado ya al punto principal con la llegada de ma-



Srta.
IRMA HERRERA
MIRANDA.

terial ferroviario que dará paso al cambio de estructura, con lo más indispensable para de esta manera atender en una parte las necesidades de la línea férrea, ya que el equipo en su totalidad debido al tiempo se encuentra destruido.

Es una esperanza, el futuro del Ferrocarril; una vez que se encuentre atendido con sus principales necesidades, la rehabilitación integral cambiará en su totalidad, de estación de pueblo a un centro ferroviario igual como existe en otros países.

Una vez realizado el cambio de estructuras, y de mentalidad de sus trabajadores, considero necesaria la creación de una Dirección Nacional de Transportes, a la que se agruparán todos los organismos que controlan la transportación por tierra, aire y agua, para que los transportes que tienen competencia se sujeten a formar una colectividad a un costo económico mínimo. Así mismo se debe encargar de coordinar para que el transporte terrestre sea regulado al desarrollo de cada uno de ellos, para que se dispenga de un número adecuado de vehículos, para que no haya más en unos y poco en otros, es indispensable la vigencia de tarifas máximas y mínimas para que no se sujeten al capricho de los propietarios de los vehículos.

Una vez hecha realidad la Rehabilitación de la Empresa, no dudo que su futuro será la cristalización de los anhelos de todo ferroviario, para que en esta forma el público y el usuario que lo abandonó, por competencia o falta de cortesía, retorne a demandar sus servicios, los que serán atendidos al igual que otros transportes, con tarifas bajas, seguridad, comodidad y por lo tanto no podrán hacerle competencia.

IRMA HERRERA M.

¿Cuál es la misión del Departamento donde usted trabaja en la Organización General de la Empresa?

Cada uno de los departamentos debe cumplir con específicas funciones; sin embargo, de que el objetivo único de la Empresa de Ferrocarriles es el de servir para el transporte.

No está bien ponderar la bondad de un departamento, exagerando la nota por pertenecer a él. Lo que se debe hacer es, destacar las funciones que cumple cada departamento en beneficio de la Empresa. Enfocada de este modo la pregunta del título, tengo que decir que, en el departamento donde trabajo funciona a más de la Presidencia y la Secretaría General, la Unidad Central de Correspondencia y Archivo, lo que bastaría mencionar tan sólo, para verificar la importancia de la Sección sin ninguna ponderación.

De esta dependencia se emite el resultado de las mayores decisiones relacionadas con la Em-



Srta.
Marcia de Silva.