



Comunicación y turismo comunitario en Ecuador hacia el desarrollo local: Un recorrido por la ruta del ferrocarril del Sur

Communication and community tourism in Ecuador towards local development: A journey along the Southern Railway route

Comunicação e turismo comunitário no Equador rumo ao desenvolvimento local: uma viagem pela rota da Ferrovia Sul

Christian Giovanni Miranda-Gaibor ^I
giovanny.miranda@unach.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-9974-6018>

Raúl Guillermo Zambrano-Pontón ^{II}
gzambrano@unach.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-4009-2726>

Jenny Maribel Zavala-Enríquez ^{III}
jenny.zavala@unach.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0007-1061-6836>

Andrés Leandro Rodríguez-Galán ^{IV}
andres.rodriguez@unach.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0001-5127-3832>

Correspondencia: giovanny.miranda@unach.edu.ec

Ciencias Técnicas y Aplicadas
Artículo de Investigación

* **Recibido:** 10 de marzo de 2024 * **Aceptado:** 13 de abril de 2024 * **Publicado:** 22 de mayo de 2024

- I. Universidad Nacional de Chimborazo, Ecuador.
- II. Universidad Nacional de Chimborazo, Ecuador.
- III. Universidad Nacional de Chimborazo, Ecuador.
- IV. Universidad Nacional de Chimborazo, Ecuador.

Resumen

El artículo analiza la relación entre comunicación y el turismo comunitario como factores impulsores del desarrollo local de las comunidades. Para ello, se trabaja sobre el estudio histórico-cultural del Ferrocarril del Sur haciendo un recorrido relacionando el desarrollo local con este patrimonio cultural tangible, su historia, su proceso de rehabilitación, promoción de la gastronomía, el papel trascendente de la mujer, y su permanencia en la memoria de los pueblos que ha persistido de generación en generación. Así, bajo una metodología con enfoque cualitativo con uso de revisión bibliográfica tanto de fuentes primarias y secundarias y entrevistas realizadas a pobladores de la zona, los principales resultados evidencian que para las comunidades el tren constituye un importante dinamizador de la economía local siendo la participación activa un referente clave del desarrollo tomando como base el impulso del patrimonio histórico cultural que la zona posee. De este modo, se concluye que la comunicación y el turismo comunitario contribuyen al desarrollo local desde el impulso del patrimonio histórico cultural que bienes como el ferrocarril han permitido no solo reafirmar la identidad de un pueblo, sino que aportan a la participación activa de las comunidades que desde la cotidianidad luchan por sobrevivir a través del comercio, pero también forjan espacios de acción social para que el Ferrocarril del Sur permanezca en la memoria colectiva, pero que también contribuya al desarrollo social y económico: un derecho de todos.

Palabras clave: comunicación, turismo comunitario, identidad, cultura, desarrollo local.

Abstract

The article analyzes the relationship between communication and community tourism as driving factors of the local development of communities. To this end, we work on the historical-cultural study of the Southern Railway, making a journey relating local development to this tangible cultural heritage, its history, its rehabilitation process, promotion of gastronomy, the transcendent role of women, and its permanence in the memory of the people that has persisted from generation to generation. Thus, under a methodology with a qualitative approach with the use of bibliographic review of both primary and secondary sources and interviews carried out with residents of the area, the main results show that for the communities the train constitutes an important dynamizer of the local economy, with active participation a key reference for development based on the promotion of the historical and cultural heritage that the area has. In this way, it is concluded that

communication and community tourism contribute to local development from the promotion of historical cultural heritage that assets such as the railway have allowed not only to reaffirm the identity of a town, but also contribute to the active participation of communities. who from everyday life fight to survive through commerce, but also forge spaces for social action so that the Southern Railway remains in the collective memory, but also contributes to social and economic development: a right for everyone.

Keywords: communication, community tourism, identity, culture, local development.

Resumo

O artigo analisa a relação entre comunicação e turismo comunitário como fatores propulsores do desenvolvimento local das comunidades. Para tal, trabalhamos no estudo histórico-cultural da Ferrovia do Sul, fazendo um percurso relacionando o desenvolvimento local com este património cultural tangível, a sua história, o seu processo de reabilitação, a promoção da gastronomia, o papel transcendente da mulher, e a sua permanência na sociedade. a memória do povo que persiste de geração em geração. Assim sob uma metodologia de abordagem qualitativa com utilização de revisão bibliográfica de fontes primárias e secundárias e entrevistas realizadas com moradores da região os principais resultados mostram que para as comunidades o trem constitui um importante dinamizador da economia local com a participação activa uma referência fundamental para o desenvolvimento baseado na promoção do património histórico e cultural que a área possui. Desta forma, conclui-se que a comunicação e o turismo comunitário contribuem para o desenvolvimento local a partir da promoção do património histórico cultural que activos como o caminho-de-ferro têm permitido não só reafirmar a identidade de uma vila, mas também contribuir para a participação activa das comunidades. que desde o dia a dia lutam para sobreviver através do comércio, mas também criam espaços de ação social para que a Ferrovia do Sul permaneça na memória coletiva, mas também contribua para o desenvolvimento social e económico: um direito de todos.

Palavras-chave: comunicação, turismo comunitário, identidade, cultura, desenvolvimento local.

Introducción

El Ferrocarril del Sur es un referente de la sociedad ecuatoriana como dinamizador de la economía local de los pequeños comerciantes que, a partir del impulso del turismo, tras un largo proceso de

rehabilitación, promovió los atractivos que ha presentado su recorrido promocionando la variada gastronomía, como resaltando el papel trascendente de la mujer en la construcción del medio férreo y fortaleciendo la identidad de los pueblos.

Es así que como referente del patrimonio cultural del Ecuador ha sido necesario trascender su papel en el intercambio cultural a partir del rol que la comunicación juega en relación al turismo comunitario, siendo trascendental para el presente estudio evidenciar su importancia no solo a lo largo de la historia desde su construcción, sino también en el impulso que ha dado a las comunidades de Alausí, Sibambe, Naranjito, Durán, entre otras; a ofertar sus productos tanto a propios como extraños como a aportar a mantener la cultura viva.

Es así que el objetivo del presente estudio se dirige a analizar la relación entre comunicación y el turismo comunitario como factores impulsores del desarrollo local de las comunidades del Ecuador, a partir estrategias emprendidas como la rehabilitación del Tren del Sur. Esto en vista de que la comunicación como un factor que reafirma la idea de participar y compartir, se está asumiendo su papel trascendental en la vida cotidiana que no necesariamente está mediada por los más media, sino que su rol se dirige hacia el ámbito cultural como social, y que en este último se asume como una necesidad: un derecho de los pueblos que en los espacios locales ha adquirido mayor significado,

Pues desempeña un rol importante en el modelo de desarrollo que construye el país, que requiere de gobiernos empoderados y con autonomía para decidir cómo solucionar las demandas de su población eliminando vulnerabilidades y desplegando potencialidades y con la capacidad de promover el desarrollo local. (Sanz y Rivas, 2016)

Se entenderá, con ello, que la comunicación como un recurso estratégico en este ámbito fortalece la participación hacia procesos de cambio, dirigido a fomentar espacios de equidad e igualdad de condiciones hacia la acción común.

Bajo este mismo marco, el turismo comunitario se constituye como una opción para el desarrollo social como económico bajo emprendimientos productivos, que articulado a la comunicación repotencia la participación activa de las comunidades de las zonas rurales; que

A diferencia de la modalidad de turismo de masas que ha mercantilizado extensos territorios, desplazado a poblaciones y transformado los espacios de vida y de trabajo de las mismas, el turismo comunitario representa una alternativa para el desarrollo económico y social de las zonas rurales donde convergen el territorio, los actores sociales y el medio ambiente como elementos fundamentales de la actividad y la participación activa de las comunidades anfitrionas. (Palomino, Gasca y López, 2016, p. 3)

Como se aprecia, la comunicación con el turismo comunitario se convierte en impulsores del desarrollo local frente a la gran diversidad cultural que las comunidades poseen y que éstas al ser

creadoras y gestoras de la actividad turística dan impulso a la acción social y a su derecho de convivir en espacios relacionados al Buen Vivir, donde en el caso de Ecuador, el ferrocarril se ha transformado en un factor dinamizador de la economía local; que al ser un referente del patrimonio cultural como elemento de desarrollo ha 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. Así, 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, que tanto propios como extraños han podido palpar su historia a través del recorrido que hasta tiempos recientes ha realizado por cada una de las 14 rutas que la empresa Ferrocarriles del Ecuador ha ofertado 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.

El tren como patrimonio cultural

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).

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 del que “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 uno el aspecto diferenciador.

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, 1996, 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; y que 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” (Brito y Barreno, 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).

Entendiéndose, de este modo, 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.

El Ferrocarril del Sur y desarrollo local: un breve recorrido histórico-cultural por su ruta

La temática del desarrollo local en Ecuador alrededor del impulso del turismo, a través del fomento del patrimonio histórico cultural con el llamado Ferrocarril del Sur o Ferrocarril Trasandino, ha constituido un esfuerzo del gobierno central tanto local como de las comunidades de la zona costera y la serranía, por impulsar este patrimonio que durante mucho tiempo permaneció en el olvido.

Cuenta la historia, que el interés de 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 pudieron experimentar por primera vez el paso de la locomotora que llegaba desde Durán hasta los suburbios de la capital.

La iniciativa 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. 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).

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; donde 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.

En la obra, que tuvo un costo de 38 millones de sucres, es decir, 15 millones de dólares, estuvieron involucrados alrededor de cuatro mil trabajadores mayoritariamente jamaquinos, quienes en el trayecto se vieron duramente afectados tanto por la altura como por enfermedades provocadas por la peste.

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

Aquello ha significado el interés del desarrollo local ejecutando diferentes estrategias como el socio-patrimonio para fortalecer la identidad de los ecuatorianos y, con ello, la integración nacional.

La rehabilitación del ferrocarril

Los años posteriores a la muerte del general Eloy Alfaro dieron paso a enormes dificultades por mantener el servicio, tanto que, 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 de turno 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 n° 469 del 13 de abril de 1925.

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.

El hecho fue tan trascendental para la población, a tal punto de que en los presentes la llegada de la locomotora significó un acto que inundó sus corazones, sobre todo cuando el mandatario de aquel entonces arribó a la estación desde donde se ovacionaba “¡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).

Para inicios de 1993 se restablece la línea férrea entre Durán y Quito,

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 la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador (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).

Sin embargo,

El histórico Ferrocarril, que hace más de un siglo se abrió paso a través de montañas, selvas y planicies ecuatorianas, que 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).

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

El tren y la gastronomía Ecuatoriana

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; donde

[...] 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).

Dentro del patrimonio cultural inmueble, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (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).

Figura 1: Gastronomía Andina



Fuente: Christian Miranda (2018).

Se entenderá, con ello, 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).

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 solicitadas 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 la mezcla de otros, y que ha perdurado con el tiempo.

El rol de la mujer en la construcción del Ferrocarril y su aporte al desarrollo local

Aunque los relatos usualmente se han dirigido a destacar a la figura del varón en la construcción del ferrocarril, las mujeres también tuvieron un papel esencial en el proceso, en tanto acompañaban a sus parejas no solo como enfermeras, cocineras o lavanderas sino 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 Clave, 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.

Destaca así el aporte de la Asociación de Mujeres de Jatari Campesino de Calpi, una parroquia 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).

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

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 comunitario en el ámbito local.

Como se aprecia, la figura de la mujer ha estado en actividades importantes, pero no siempre en las más visibles como en lo que fue el soporte de toda la construcción del ferrocarril donde solo algunas obreras, muy pocas, participaron del proceso. Aun así, con la recuperación del patrimonio histórico cultural del tren permite visibilizar personajes como la mujer frente al varón, 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).

El ferrocarril: un proyecto modernizador

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, 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, dio paso a 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 Instituto de Economía Popular y Solidaria (IEPS) y el Ministerio de Turismo (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 dio vida 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 Coyocor (Ferrocarriles del Ecuador, 2014, p. 26).

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, los cangrejos y (varias especies); 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 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, 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 dio un cambio de mentalidad y costumbres en las personas.

Aquello refuerza el interés de considerar a esta obra emblemática como parte del patrimonio cultural del Ecuador, siendo importante destacar que bajo el enfoque de rehabilitación del medio locomotor que tuvo la iniciativa en el gobierno del expresidente Rafael 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 han atrevido a experimentar el recorrido que alguna vez el ferrocarril allá por inicios del siglo XIX siguió, significó también hacer un camino 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 expresándose en el patrimonio cultural que posee el país, y que 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.

Aquello resalta 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; 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 comunitario local a través del recorrido que realiza el ferrocarril desde donde ha contribuido 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.

La comunicación y el turismo comunitario como factores impulsores del desarrollo local alrededor del Tren del Sur

Al entenderse 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 con el gobierno del expresidente Rafael Correa que incentivó al sector rehabilitando este medio de transporte y que en el recorrido que se ejecuta destaca la variedad gastronómica, por ejemplo; del que el turismo comunitario impulsó la inclusión de nuevos actores en la temática del desarrollo sostenible, lo que significó un importante elemento dinamizador de la economía local, donde

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 comunitario involucró así una serie de actividades en áreas rurales de quienes las visitan manteniéndose 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.

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, también, 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.

Resultados

El presente apartado toma en cuenta los resultados obtenidos tras el proceso investigativo, del que se ha tomado como referente la investigación cualitativa, a partir del uso de la técnica bibliográfica o documental, pero, especialmente, entrevistas realizadas a pobladores de la provincia de Cotopaxi quienes han aportado al estudio desde su experiencia. A continuación, se exponen:

El Ferrocarril del Sur: comunicación y turismo comunitario y su aporte a la identidad y cultura de un pueblo que se resiste a desaparecer

Al entenderse que en cualquier acto de comunicación no se transmite solo un mensaje, sino una cultura, una identidad y el tipo de relación social que enlaza a los interlocutores; para que exista un

acto comunicativo debe haber algún tipo de identidad o imagen de la, o las, personas con las que se quiere entablar un diálogo.

Vista desde aquí, esta disciplina es el elemento clave para realizar procesos de desarrollo cultural, donde “la participación de los integrantes de la comunidad involucrada conlleva a encontrar soluciones y alternativas para el fin trazado, siendo, en este caso, el fortalecimiento de la identidad, de la comunicación y la cultura” (Hidalgo y Quilumba, 2007, p. 25). Para ello es esencial una labor conjunta y que cada actor social exponga sus experiencias; tendientes a construir una sociedad diferente; por lo que al ser la comunicación, un elemento clave de la permanencia en el tiempo de la identidad y cultura de las sociedades, el tren se ha constituido la principal vía de comunicación en Ecuador abriendo espacio no solo en la comercialización de productos, dinamizando las economías, como también en la promoción del 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 que, de igual forma, 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.

Cuenta la leyenda que en uno de los tantos recorridos que realizó el ferrocarril, que uno de ellos se hundió en la laguna de Yambo en cuyo interior se encontraban monjas y sacerdotes. En el lugar, según relatan 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 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, y 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 vivido; 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

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 expresidentes. Por ejemplo, cuenta con grato recuerdo cómo en una visita de la princesa de Dubai; 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 expresidente 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, que 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 ventana 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 ventanas 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 todo 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 expresidente 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)

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).

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.

San Miguel de Salcedo, con el paso del tren ya sea de carga múltiple o de pasajeros, se convierte en una verdadera fiesta del que los pasajeros, los pasantes y los 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; y que 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 un conjunto de emociones que ha dado evidencia de la historia del Ferrocarril en el Ecuador que a lo largo de la primera idea que surgió hasta la actualidad, ha recogido a su paso grandes experiencias que han contagiado tanto a propios como a turistas que ha significado, para muchos, 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.

Conclusiones

La riqueza cultural de un país está determinada no solo por el patrimonio material que posee, sino por el valor intangible que a su paso la historia también ha heredado a las siguientes generaciones teniendo como elemento constitutivo de la identidad de un pueblo todo aquel vestigio, objeto, manuscrito, edificaciones, saberes ancestrales, la música, la danza, entre tantos otros; que lleva inserto el recuerdo, la vivencia de un pueblo que difunde a los demás la riqueza que conserva.

El tren como parte de la herencia que ha permanecido con el tiempo se constituye en uno de los íconos identitarios del país, por ser poseedor de una gran riqueza cultural que abrió paso hace más de un siglo a un paisaje con gran riqueza natural, siendo el eje central de la identidad nacional pero también el dinamizador de la economía local, y que pese a que por más de 40 años cayó en el abandono y el olvido, la rehabilitación hasta hace poco significó un importante rubro para las comunidades que han vivido del turismo comunitario y que, además, constituyó un proyecto de

desarrollo sostenible y local en el que se emprendieron una serie de proyectos de carácter socio-patrimonial que han fortalecido la identidad de los pueblos poniendo en evidencia que la cultura aún se mantiene viva, al involucrar de manera activa a las comunidades que han ofertado la gran variedad gastronómica como artística y cultural que cada zona posee.

En este punto se destaca la figura femenina como uno de los elementos clave de la dinamización y desarrollo local, donde con su creatividad, emprendimiento y entusiasmo ha dado vida a un sinnúmero de obras artísticas como gastronómicas que en cada estación el Ferrocarril ha ofrecido tanto a propios como extraños.

Ahora bien, al entenderse que alrededor de la rehabilitación del ferrocarril se han llevado a cabo una serie de proyectos dirigidos a fomentar el turismo y promover el patrimonio cultural beneficiándose los pobladores del sector con el impulso de sus emprendimientos, se puede afirmar que el ferrocarril constituye un espacio no sólo para el desarrollo local del país desde la promoción del turismo, sino que se plantea como un medio para fortalecer la identidad nacional a partir de la comunicación expresada en la participación activa de las comunidades hacia la acción social, y que como parte ícono del turismo nacional demanda de los gobiernos la atención prioritaria en la promoción y fomento de la cultura del emblemático Tren del Sur, un ícono de progreso e integración de los pueblos pero también en términos de identidad 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.

Lo expuesto permite afirmar que partir del 2008, la rehabilitación del ferrocarril dio paso a importantes transformaciones en la dinámica de los actores en zonas cercanas al mismo, generando nuevos emprendimientos productivos que han aportado al desarrollo sostenible local ofertando oportunidades que se traducen en la mejora de calidad de vida de quienes habitan estas zonas, pero que también ha impulsado la participación de nuevos actores y dinámicas hacia el desarrollo local contribuyendo al fortalecimiento de las relaciones comerciales y sociales, especialmente entre las poblaciones históricamente excluidas pero empobrecidas por efectos de la desigual en distribución de la riqueza.

Esto para las poblaciones, su rehabilitación ha significado mantener en la memoria colectiva una serie de experiencias que alrededor de este se tejieron con el tiempo, y que a su paso también se vivencia la gran riqueza cultural que se manifiesta en la cotidianidad, a pesar de que en la actualidad las redes ferroviarias dejaron de ser el medio de transporte más importante pero que identifican al

ferrocarril como un bien patrimonial histórico- cultural del país constituyéndose en un elemento identitario del Ecuador, pero, además, como un elemento importante sobre el cual la comunicación como el turismo comunitario se han constituido como factores impulsores del desarrollo local de las comunidades.

Referencias

1. Aguilar, Civera, Inmaculada. (1998). "El ferrocarril: legado cultural y patrimonio". Editorial Punto Rojo, Alicante.
2. Armstrong, F. (2012, p. 437). "Tensiones entre el patrimonio tangible e intangible en Yucatán, México. En Revista de Antropología Chilena, N. 44, p. 435-443.
3. Asamblea Nacional del Ecuador. (2008, p. 1). "Constitución de la República del Ecuador". Asamblea Nacional del Ecuador, Quito.
4. Astudillo, J. (2019, marzo 7) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
5. Brito, E., y Barreno, A. (2015). La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio. University of Lisbon.
6. Chicaiza, C. (2019, marzo7) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
7. Cisneros, J. y 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.
8. Crespo, R. (1933). Historia del Ferrocarril del Sur. Quito: Imprenta Nacional.
9. Diario El Comercio. (2017, febrero 21). El tren activa el turismo sostenible en Salinas.
10. Diario Hoy. (2004, julio 4). Los ferrocarriles ecuatorianos se quedaron del tren de la modernización. p. 10A.
11. Durán, S., Gross, M., López, L., Montenegro, N., y Villagómez, D. (2009). El Ferrocarril: Proyecto de unidad nacional. Disponible en: <file:///C:/Users/Usuario/Documents/TRABAJOS%20TESIS/MIRANDA/Ferrounidad.pdf>
12. Ferrocarriles del Ecuador. (2014). "Rendición de cuentas 2014". Ferrocarriles del Ecuador, Quito.

13. Ferropedia.es. (2015, abril 14). Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado. Disponible en:
http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Empresa_Nacional_de_Ferrocarriles_del_Estado
14. Guerra, J. (2019, marzo 9) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
15. Ginzburg, Carlo. (1999). "El queso y los gusanos". Muchnik Editores S.A, Turín.
16. Gutiérrez. (2019, marzo 10) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
17. Hall, S., y Du Gay, P. (1996). Cuestiones de Identidad Cultural. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
18. Hidalgo, C., y Quilumba, C. (2007, octubre). Propuesta comunicativa aplicada para fortalecer la identidad cultural. Disponible en:
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/2546/6/UPS-QT00711.pdf>
19. La Rioja. (2017). Patrimonio gastronómico. Disponible en:
<https://www.degustalarioja.com/noticias/201706/10/patrimonio-gastronomico-20170609235837-v.html>
20. Livia, V. (2019, marzo 7) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
21. Llano, G. (2019, marzo 0) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
22. 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.
23. Marcús, J. (2011). "Apuntes sobre el concepto de identidad". En Revista Vicisitudes y Contingencias, No. 5, p. 5-25.
24. Monge, J., y Yague, R. (2016). El desarrollo turístico sostenible. Estudios y perspectivas en turismo. 57 – 72.
25. Navas, O. (2019, marzo 7) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
26. Oña, P., y 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.

27. Palomino, B., Gasca, J., y López, G. (2016). "El turismo comunitario en la Sierra Norte de Oaxaca: perspectiva desde las instituciones y la gobernanza en territorios indígenas". En Revista El Periplo Sustentable, N. 30, pp. 06 - 37.
28. Prado, M. (2013). "El rol de la mujer en la vida ferroviaria del Ecuador". Ministerio de Turismo, Quito.
29. Ramírez, Quiñónez, Laura. (2013, p. 53). "Patrimonio cultural y desarrollo sostenible". Universidad del Bio Bio, Concepción.
30. Registro Oficial. (2008). Informativo de Síntesis Legal y Económico. Registro oficial N. 361. Disponible en:
[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Decreto%20de%20bien%20patrimonial%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Decreto%20de%20bien%20patrimonial%20(1).pdf)
31. Sandoval, J. (2017). "Impacto económico generado en los emprendedores de servicios de la ruta turística "Tren del Hielo 2", Ecuador". En Revista Interamericana de Ambiente y Turismo, N. 13, pp. 44-51.
32. Sanz, D., y Rivas, C. (2016). "Comunicación para el desarrollo local: una mirada desde la programación informativa de la emisora Cabaiguanense". En Revista: Caribeña de Ciencias Sociales, No. 1, pp. 1-8.
33. Simba, W. (2019, marzo 1) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
34. Traves, S. (2019, marzo 9) Entrevista con Angélica Calle y Christian Miranda. Angamarca, Cotopaxi.
35. Tren Ecuador. (2013). El Tren de las oportunidades. Disponible en:
<http://trenecuador.com/ferrocarrilesdeecuador/wp-content/uploads/pdf/El-Tren-de-las-Oportunidades-I.pdf>
36. Tribunal Constitucional del Ecuador. (2008, junio 17). Registro oficial. Órgano del Gobierno del Ecuador. Disponible en:
https://www.registroficial.gob.ec/media/k2/attachments/361_20080617.pdf