

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

**FACULTAD DE TURISMO Y
PATRIMONIO CULTURAL**

**CARRERA DE ADMINISTRACION
DE EMPRESAS TURISTICAS**

MARIA CRISTINA AYALA VENTURA

1996-1997

U.I. SEK - BIBLIOTECA

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado a la persona que inspiró en mí la idea de desarrollar este tema, mi abuelo. A mi familia, quienes me apoyaron y brindaron su ayuda incondicional, y a la persona que camina siempre conmigo de la mano. Mas sobre todo quiero dedicar este trabajo a Dios que me dio el regalo de la vida.

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer de manera especial a mi tutor de tesis Arq. Enrique Dávalos, quien no solo guió, ayudó y orientó mi trabajo, sino que supo ser un verdadero amigo. A todas las personas que me facilitaron toda clase de información y compartieron conmigo sus experiencias.

Sinceramente Gracias

Cristina Ayala Ventura

INDICE

Pag

INTRODUCCION

CAPITULO I

Antecedentes Históricos

1.1 Situación Geográfica	1
1.2 Antecedentes a Nivel Mundial	1
1.3 Antecedentes en el Ecuador	5

CAPITULO II

El Ferrocarril y su Utilización a Nivel Mundial en la Actualidad

2.1 El Ferrocarril a través del Tiempo.....	22
2.2 El Transporte Ferroviario en la Actualidad.....	24
2.3 El Servicio de Carga en Ferrocarril.....	28
2.4 Facilidades para Viajar en Tren.....	30

CAPITULO III

Importancia del Ferrocarril a Nivel Mundial en la Actividad Turística

3.1 La Actividad Turística.....	35
3.2 El Ferrocarril en el Turismo.....	36

CAPITULO IV

El Ferrocarril en la Actualidad en el Ecuador

4.1 Proceso de Rehabilitación.....	38
4.2 Servicios que Presta.....	43

CAPITULO V

Características y Descripción de la Línea Férrea

5.1 Rutas, Ciudades y Destinos.....	46
5.2 Características de la Vía e Infraestructura.....	52
5.3 Estaciones y Talleres.....	56
5.4 Rutas e Itinerarios.....	58

CAPITULO VI

El Ferrocarril, una Gran Aventura

6.1 Atractivos Turísticos.....	64
6.2 Parques y Areas de Conservación.....	87

CAPITULO VII

Un Camino hacia un Nuevo Futuro

7.1 La Actividad Turística a Largo Plazo..... 91

7.2 El Ferrocarril, una Inversión Rentable?..... 92

7.3 Empresas que Apoyan al Ferrocarril Vinculadas al Turismo..... 96

CONCLUSIONES..... 98

RECOMENDACIONES..... 100

GLOSARIO.....102

BIBLIOGRAFIA.....108

ANEXOS.....110

INTRODUCCION

El turismo en la actualidad ha llegado a convertirse en una de las más importantes actividades generadoras de ingresos y rentabilidades. La necesidad del hombre de viajar a otros destinos fuera de su hábitat, ha permitido el desarrollo y crecimiento constante de esta joven actividad. Son muchos los países que fomentan y dependen de la difusión del turismo. Los índices de ingreso de turistas a dichos destinos son increíbles, mas esto se compensa con el servicio, atención y variedad que se ofrece.

El ferrocarril ha hecho su aparición desde tiempos remotos, siempre fue considerado un medio de transporte importante para toda la humanidad. Actualmente, este medio de movilización es utilizado como tal y por sus originales características para el fomento de la actividad turística. Alrededor de todo el mundo existen un sin número de vías férreas, que utilizadas ya sea para transporte de pasajeros, carga o para los paseos turísticos, son consideradas de real importancia para el desarrollo mundial.

Parte crucial de la historia del Ecuador constituye la construcción del ferrocarril, siendo a la vez uno de los factores más importantes para el actual

desarrollo del país. Este medio de transporte, era considerado en la época como el mejor servicio social, pese a todos los contratiempos que se suscitaron.

Con el paso del tiempo, el ferrocarril ecuatoriano fue deteriorándose, y en los últimos años ha entrado en una verdadera crisis. Parte de esto se debe a la falta de interés y abandono casi total por parte de los gobiernos de turno y a la ausencia de incentivos que ayuden al progreso de este medio.

El actual Gobierno Interino, busca soluciones prácticas para la modernización y generación de este medio de transporte. Se están realizando estudios y fomentando un proyecto llamado "Nuevo Plan de Acción del Sistema Ferroviario Ecuatoriano" dirigido por el CONAM.

Por su parte el Ministerio de Turismo ha tratado de apoyar al ferrocarril para que se convierta en un medio turístico de gran aporte para el país.

El ferrocarril ecuatoriano, por sus innumerables características y originalidad, se convierte en un gran atractivo turístico en sí. Los paisajes que se ofrece y la diversidad de lugares y climas que se pueden observar, ha fomentado el interés de muchos turistas que se quedan perplejos ante este paseo. Por todo esto, al ferrocarril se lo debe considerar como un gran medio para promover el turismo, ya que en la actualidad el país no posee una diversificación en este aspecto. Los esfuerzos solamente se han centralizado en el desarrollo de ciertas actividades y no

se ha dado la suficiente importancia turística a este medio de movilización.

En base a una buena planificación, dirección y gestionamiento; además de la coordinación por parte de los sectores público y privado, el ferrocarril podría constituirse en uno de los mayores generadores turísticos del país. Se desarrollarían otra clase de actividades obteniendo más puestos de trabajo y por ende mejores niveles de vida y beneficios.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

1.1 Situación Geográfica

El Ferrocarril Ecuatoriano pasa por once provincias uniendo así a dos regiones y sirviendo a más de tres millones y medio de personas directamente. Cuenta con una red de 970 kilómetros de longitud y está constituido por tres grandes ramales.

Al Norte se encuentra la vía Quito-Ibarra-San Lorenzo; actualmente funcionando tan solo la ruta de Ibarra-San Lorenzo. Al Sur se ubica la vía Quito-Riobamba-Durán, funcionando en su totalidad. Finalmente encontramos el tramo del austro que cubre Sibambe-Cuenca; actualmente esta ruta no está en funcionamiento.

1.2 Antecedentes A Nivel Mundial

La utilización de carriles con el fin de disminuir el rozamiento y disminuir tiempos remota desde épocas muy antiguas. Los egipcios y romanos utilizaron ya los carriles de piedra. En el siglo XVI, Inglaterra prosperaba debido a la

explotación de los yacimientos de hierro y hulla. Por este motivo mineros alemanes acudieron con el fin de introducir el uso de carriles de madera en las minas. Y es así como ya en 1670 este tipo de vías se habían generalizado sobre todo en la región de Newcastle.

A mediados del siglo XVIII se introducen los carriles forrados de hierro, además de la rueda con llanta o cerco metálico. Ya en 1776, cerca de Sheffield, aparece una vía férrea cuyas rieles metálicas servían para guiar ejes con ruedas.

Mas los ferrocarriles propiamente hacen su aparición con la invención de la locomotora. El primer intento de un vehículo a vapor fue realizado en 1770 por el ingeniero francés Joseph Cugnot. En 1802, el ingeniero inglés Richard Trevithik y su compatriota Andrew Vivian patentaron una locomotora a vapor que se movía sobre rieles. Mas a pesar de ser inspirados por los modelos del ingeniero norteamericano Oliver Evans, no alcanzaron gran éxito. Este hecho no los hizo renunciar, y el 24 de febrero de 1804 Trevithik y Vivian consiguieron deslizar sobre carriles el primer convoy¹ de la historia. Este estaba formado por una máquina y cinco vagones; con una capacidad para 70 personas. Recorrió el trayecto entre Merthyr y Tidfild, a 16 km en dos horas.

El problema que representaban las grandes pendientes fue solucionado en 1811 por el británico John Blenkinsop, quien colocó en la locomotora una rueda

¹ * Conjunto de buques o carruajes y efectos o pertrechos escoltados.

dentada que engranaba con un tercer carril. Existieron algunas otras soluciones a este problema por parte de los británicos Brunton y Blacket.

Ya en 1814 George Stephenson construye su primera locomotora, misma que tenía la capacidad de llevar 30 toneladas a una velocidad de 6 km/h. Por ese motivo, Edward Pease le comisiona la construcción de la línea Darlington-Stockton. Esta obra a su vez fue inaugurada el 27 de septiembre de 1825.

En 1827 se realiza un importante progreso por parte del ingeniero francés Marc Séguin, quien inventa la caldera tubular. Este invento fue aprovechado por Stephenson, mismo que dota del tiro necesario para el buen funcionamiento por medio del arrastre de los gases e inyectando el vapor de escape en la chimenea. Este avance lo incorpora en su locomotora "The Rocket" y logra en 1829 el primer premio del concurso mundial de locomotoras de Ramhill. En dicho concurso logra remolcar 12.942 kg a una velocidad de 24 millas (38 km) por hora. Esta máquina es considerada la verdadera precursora de las locomotoras de vapor, ya que posee todas las partes esenciales y principales de las locomotoras.

El 15 de septiembre de 1830 se realiza la inauguración de la línea de Liverpool a Manchester, a través de una Rocket muy perfeccionada. Con este hecho se abre la llamada era del ferrocarril.

La construcción de ferrocarriles en Estados Unidos se inicia en 1827; su primera línea fue Baltimore-Ohio, terminada el 4 de julio de 1828. Ya para 1830 la

longitud o extensión de las líneas construídas era de 66 km. La primera vía férrea en Francia fue construída e inaugurada así mismo en 1827 con la ruta entre Saint-Etienne y Andrézieux. Esta línea fue realizada por los hermanos Séguin, y estaba destinada al transporte de hulla con tracción animal. En 1832 se adopta definitivamente entre Saint-Etienne y Lyon la tracción por vapor, asegurándose de esta manera un servicio regular de transporte de pasajeros.

El ferrocarril poco a poco fue llegando a todos los países europeos y para 1851 existía ya más de 3.500 km de líneas en explotación. Alemania tuvo su primera línea de ferrocarril propiamente dicha entre Nuremberg y Fürth; la Ludwig-Bahn (Ferrocarril Luis). Cuatro años más tarde, se inauguró la línea Leipzig-Dresde y a finales de 1845, la red alemana sumaba ya más de 2.000 km.

Bélgica en 1850 contaba con 1.000 km de ferrocarril. La ruta entre Bruselas y Malinas (17 km), se inaugura en 1835 con locomotoras que fueron construídas por Stephenson. Austria por su parte constituye el primer país que tuvo un ferrocarril público de largo recorrido con tracción animal. Esta era la línea Linz-Budweis. En 1854 se realiza la inauguración del ferrocarril del Semmering, importante debido a que se lo había calificado como irrealizable.

Para 1839 Italia contaba con la línea Nápoles-Portici. España obtuvo su primera ruta en 1848. En Rusia no empezaron a construirse las grandes líneas hasta 1880. Canadá inició la época ferroviaria en 1835; siendo en 1886 terminada la

primera línea transcontinental de este país. Por otro lado, la construcción de ferrocarriles en los demás continentes se inicia posteriormente. En Asia en 1853, en Oceanía en 1854 y en Africa en 1856.

1.3 Antecedentes En El Ecuador

El Dr. Gabriel García Moreno se constituye presidente del Ecuador el 10 de enero de 1861; el 23 de abril de ese mismo año, la Asamblea Constituyente le otorga al nuevo presidente la contratación de empresas nacionales o extranjeras para la construcción del ferrocarril. Esto se realizaría desde Babahoyo u otro punto de la costa hasta Quito, desde Pallón hasta Ibarra, desde Naranjal hasta Cuenca y desde Santa Rosa hasta Zaruma.

Transcurridos 12 años en 1873, García Moreno inicia los trabajos del ferrocarril desde Yaguachi hasta Sibambe, población donde ya había llegado la llamada "Carretera Nacional". Al mismo tiempo viajan a los Estados Unidos el Ingeniero Enrique Mc. Clellan y otros emisarios, con el fin de realizar contrataciones de empresarios para la construcción del ferrocarril.

Ese mismo año el Banco del Ecuador realiza un préstamo de 80.000 libras esterlinas para la construcción de la obra. El Presidente contrata a los ingenieros Juan Curtis y Francisco Merill en espera de los emisarios, para que realicen los trazados de la línea férrea. El costo superaba al presupuesto nacional de 1'900.000

pesos, siendo 3'700.000 pesos aproximadamente. En julio de 1873, los emisarios retornan con 3.000 toneladas de rieles con un costo de 12 libras esterlinas cada tonelada; e inician la construcción.

Se realiza la adquisición de las dos primeras locomotoras llamadas "Quito" y "Guayaquil", con un costo de 7.500 soles cada una. Para 1874 el 1 de mayo, se inaugura oficialmente el tramo Yaguachi-Milagro. Mas el 6 de agosto de 1875 asesinan al Presidente García Moreno. En los dos años de su administración, la construcción del ferrocarril avanzó 45 kilómetros; existiendo suficientes rieles y demás materiales para los siguientes 30 kilómetros.

Asume por consiguiente la presidencia el Dr. Antonio Borrero Cortázar el 9 de diciembre de 1875. Este a su vez muestra gran interés por la construcción del ferrocarril, mas las circunstancias políticas por las que atravesaba el país en ese momento, paralizaron las obras públicas en general.

Para marzo de 1880, la enrielladura de la vía llega hasta antes de la construcción del puente sobre el río Chimbo. Hasta este tramo se totalizaban ya 70 kilómetros de línea. El 9 de julio de 1883, luego de varias revueltas nacionales, el Presidente Veintimilla es derrocado.

La Décima Asamblea Nacional designa en 1884 como Presidente de la República al señor José María Plácido Caamaño, mismo que se propone llevar a cabo la obra del ferrocarril. Dispuso como primera medida que el ferrocarril pase

a ser administrado por la empresa privada. Se decide llevar a cabo la construcción de la línea desde la estación de Chimbo hasta Sibambe. Se debían construir 82 kilómetros de vía y para esto el Presidente realiza un contrato con el administrador Jameston Kelly.

El contrato estipulaba la construcción de dichos kilómetros en 4 años con un costo de 2'400.000 pesos. Este monto se lo financiaría concediendo a dicha empresa privada el monopolio de la explotación de sal y el uso del tramo ya en servicio por el tiempo de 12 años. Además, el contrato le exigía a la empresa la obtención de 2 locomotoras nuevas, 4 coches de pasajeros, 12 vagones de carga y 4 jaulas para el ganado.

Con un crédito de 9 millones de francos, el Sr. Kelly empieza la obra del ferrocarril a partir de la construcción del puente sobre el río Chimbo. El Presidente Caamaño tenía la idea de llevar el ferrocarril desde Yaguachi hasta Durán, mas existieron muchos inconvenientes. La obra casi llegó a su paralización debido a que aparecieron un sin número de problemas como fuertes inundaciones, paludismo, fiebre, víboras en la vía, insuficientes recaudaciones por la venta de sal, entre otros.

A pesar de todo, se llegó a la realización de 12 kilómetros de vía del tramo Chimbo-Sibambe. Las nuevas locomotoras "Cuenca" y "Mascota" llegaron a dicho destino. En este período presidencial se inician los trabajos del ferrocarril al norte

desde la ciudad de Otavalo, el ferrocarril Bahía-Chone y los planes entre Puerto Bolívar y Machala.

En 1885 el Presidente contrata al ingeniero E. Daugherty para que realice ciertas mediciones y estudios sobre los distintos perfiles de la ruta. Este ingeniero inicia el diseño del tramo Bucay-Guaranda, mismo que alcanzaba la longitud de 160 kilómetros. Después de algunas modificaciones se totalizaron 124 kilómetros entre Bucay y Cajabamba, ruta por la cual se siguió construyendo.

En ese mismo año Caamaño encarga al ingeniero Jameston Kelly el estudio del ascenso a la cordillera desde el pueblo llamado Chimbo; a este estudio más adelante se lo llamó como "Vía Kelly", misma que se inicia en el valle del río Chimbo, lo cruza, asciende la cordillera y desciende a la cuenca del río Chanchán para llegar a Sibambe. Según Kelly el largo del trazado desde el pueblo Chimbo hasta Sibambe era de 82 kilómetros, de Sibambe a Cajabamba de 74 kilómetros añadiendo 4 kilómetros más.

Para agosto de 1888 el Sr. Antonio Flores Jijón asume la Presidencia de la República. Algunos historiadores lo consideran como un mandatario que no creyó en aquella difícil obra. Flores Jijón en cambio se preocupó de rehabilitar el crédito público reiniciando la gestión del pago de la deuda externa, inició negociaciones para la obtención de nuevos préstamos para la construcción del ferrocarril. Esta obra se había convertido en innaplazable puesto que existía un convenio de

Estados Unidos con todos los países sudamericanos para la construcción del gran "Ferrocarril Interamericano" desde Alaska hasta la Patagonia. La iniciación de la obra era una prioridad, mas se debía financiarla.

Para esto la "Empresa Kelly" no iba muy bien a pesar del empeño que se le ponía. Asumió por tanto una nueva empresa la responsabilidad de la construcción de la vía del ferrocarril mediante un convenio que no favorecía a los intereses nacionales; por este motivo la obra se estancó. Además existía una gran resistencia por parte de los trabajadores debido a que era demasiado duro atravesar la peligrosa zona.

El Presidente a su vez no apoyaba a la construcción de la obra ya que pensaba que se debían construir solamente caminos de herradura por las condiciones topográficas que el país presentaba. Para Flores Jijón el ferrocarril era un lujo que estaba mucho más allá de las posibilidades económicas del país. Incluso llegó a manifestar que "si algún día, algún mandatario llega a coronar esta obra, ese magistrado será más grande que los Andes".

Para 1892 el Congreso da la aprobación de los contratos para la construcción del ferrocarril Quito-Bahía y Machala-Cuenca, mas estos contratos se caducaron sin haber podido realizar nada de lo propuesto. El 1 de julio de ese mismo año, el Presidente Luis Cordero Crespo es posesionado. El ferrocarril ya para esta fecha operaba 90 kilómetros aproximadamente, pero se encontraba en

una situación crítica y faltaba un gran trecho para que se logre lo que se esperaba.

El Presidente Cordero Crespo tuvo la predisposición de apoyar a la continuación de la obra. Pasa nuevamente a la empresa bajo control público, es decir del Estado; mas a pesar de su apoyo, simplemente se limitó a recibir un sin número de propuestas para la construcción del ferrocarril.

Al triunfar la Revolución Liberal en la ciudad de Guayaquil el 5 de junio de 1895; asume como Presidente Interino el Sr. Ignacio Robles a través de una asamblea en la cual participó el pueblo. Dicha asamblea elige como mandatario del país a Don Eloy Alfaro Delgado, mas por motivos de ausencia se decide constituir a un presidente interino hasta el próximo retorno realizado el 18 de julio.

Al servicio para esta fecha se encontraban 91 kilómetros de vía férrea, 4 locomotoras, algunos coches para pasajeros, vagones de carga y jaulas de ganado.

Eloy Alfaro tuvo siempre el gran sueño de la construcción del ferrocarril; fue así como en 1882 cuando ejercía la Jefatura Suprema de Esmeraldas y Manabí, contrató al ingeniero Jameston Kelly para que verifique el trazado hecho por él mismo de la construcción del ferrocarril Bahía de Caráquez-Santo Domingo de los Colorados. Esta obra pudo iniciarse en agosto de 1908, mas solamente se pudo llegar hasta Chone.

Después de haber sido elegido Don Eloy Alfaro Presidente Interino en

1896, la Asamblea Constituyente lo elige para el período de 1897 a 1901 como Presidente Constitucional de la República. Las prioridades fundamentales en esta administración fueron la reforma negociada de las relaciones Iglesia-Estado y la construcción del Ferrocarril Trasandino.

Alfaro, contrató previamente en 1895 al experto en ferrocarriles Sigbald Muller para que se encargue de la administración y planificación de un nuevo ferrocarril. En 1896, el ingeniero Gualberto Pérez hace el levantamiento topográfico y el trazado de la vía de ascenso conocida como "Vía Pérez", misma que sale desde Chimbo y pasa por el río Alcachoca, el pueblo de Pallatanga, y el Cuello de Navaja hasta Cajabamba. Esta vía tiene un sin número de zigzagues que emplean 80 kilómetros en vez de utilizar simplemente 30 kilómetros en proyecto horizontal.

El Presidente Alfaro quiso construir en primer término el ferrocarril Guayaquil-Quito; vinculando así el Pacífico con los Andes. Para este proyecto decide encargar a su representante en Washington la contratación de compañías americanas constructoras de ferrocarriles. Es así como contrata al ingeniero Archer Harman y Edward Morely, quienes llegaron a Guayaquil el 9 de marzo de 1897 y se dirigieron a la ciudad de Quito. Estos ingenieros pertenecían a la compañía norteamericana interesada en construir "el ferrocarril más difícil del mundo" como fue llamado en ese tiempo.

El 14 de junio de 1897, se establecen las bases y se firma la escritura del contrato Valdivieso-Harman para la construcción del "Ferrocarril Trasandino Nacional". Después de diversas discusiones y algunas reformas, el Congreso decide aprobar el contrato de construcción del "Ferrocarril Trasandino Guayaquil-Quito".

Harman entonces viaja a los Estados Unidos con el fin de estructurar la empresa "The Guayaquil and Quito Railway Company" y buscar financiamiento. Mas al regreso del ingeniero, el Congreso muestra su descontento y Harman decide reanudar su viaje a ese gran país. Ya en Nueva York, Harman no encuentra buenas oportunidades y por consecuencia realiza un viaje hacia Londres. En dicha ciudad logra contactar con el archimillonario filántropo Sir James Sivewright, quien daba protección a toda empresa honrada que se le presentara. Y es así como Sivewright se constituye un accionista del Ferrocarril Ecuatoriano y la obra pudo seguir adelante.

La nueva compañía el 20 de febrero de 1899, realiza los trabajos de reconstrucción del tramo ya existente y empieza la construcción de la vía desde Chimbo hacia el norte siguiendo el tramo de la "Ruta Kelly". Aparecen otras dos locomotoras, la 7 y la 8 de 43 toneladas de peso, montadas sobre ejes de 42 pulgadas.

Posteriormente el General Eloy Alfaro relata : " Se contrató la construcción

de Nuestro Ferrocarril en doce millones doscientos ochenta y dos mil dólares, en bonos que deben ser pagados gradualmente por el Gobierno; además hay otra emisión de cinco millones doscientos cincuenta mil dólares que deben ser amortizados con productos del mismo ferrocarril. Nuestra vía férrea mide 290 millas desde Durán a Quito y se emplearon en su construcción doce años escasos"; manifiesta además "entiendo que el ferrocarril del Oro ya mide 148 millas escabrosas como el nuestro, y que su construcción costó más de cuarenta millones de pesos oro, invertidos paulatinamente en más de 30 años de trabajo. El ferrocarril de Costa Rica, de Puerto Limón a Alhajuela, mide unas 120 millas, costó más de 4 millones de libras esterlinas, siendo la altura de su cordillera como la mitad de la nuestra. Solicitado el valor de los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago; de Montevideo a Puno; de Veracruz a México y otros similares en América, podríamos establecer comparaciones concluyentes en nuestro favor"²

En marzo de 1900, aparecen nuevos problemas más allá de Chimbo; uno de ellos era el terreno. Este era frágil y a consecuencia de las innumerables lluvias y los grandes deslaves, se hizo necesario el regreso a Bucay. La continuación de la vía se la realizó por la ruta del río Chanchán; abandonando por ende el trazado en ese trecho de la "Ruta Kelly". El cambio de dirección hizo que existiera la necesidad de más dinero; por este motivo, Harman tuvo que realizar otro viaje y

² El Presidente Eloy Alfaro relata en el documento "Historia del Ferrocarril de Guayaquil a Quito", escrito en Panamá el 28 de octubre de 1911.

conseguir a través de su ingenio mayor apoyo económico.

En noviembre de ese mismo año llegan al país más de 4.000 trabajadores nativos de Jamaica para sustituir a los obreros ecuatorianos, quienes huyeron o murieron a causa de la fiebre de la terrible enfermedad de entonces, el paludismo.

Miles de trabajadores fueron enterrados en fosas comunes en un cementerio ubicado en el kilómetro 106 de la vía férrea. Fallece igualmente el ingeniero norteamericano Henry Davis, quien había efectuado un nuevo trazado desde Bucay. Su ruta contemplaba un zig-zag en Huigra, pasando por las poblaciones de Palmas, Pepinales y Sibambe. Asume por tanto la dirección el ingeniero militar norteamericano Mayor John A. Harman, hermano de Archer Harman. Los trabajos entonces siguen con dirección a Huigra y Alausí.

El 1 de septiembre de 1901 asume la presidencia el General Leonidas Plaza Gutiérrez. Se hace a un lado la propuesta de Davis y se lleva al ferrocarril por el río Chanchán. Algunos expertos opinan hasta hoy que aquella decisión fue lamentable para el país. Para este tramo se realizan nuevas investigaciones y mediciones.

Para el 4 de agosto de 1902, la construcción de ese tramo llamado "Nariz del Diablo" es concluido. Se ubica en el kilómetro 131 y se la realizó a costa de la vida de muchos indígenas, mestizos y jamaicanos. A este zig-zag cavado en la roca se lo considera hasta ahora una obra maestra de ingeniería. A costa de la dinamita,

el pico, la pala y la peste gran parte de la historia ecuatoriana cambió. El Mayor del Cuerpo de Ingenieros Norteamericanos, John Harman muere también a causa de la terrible epidemia que en ese tiempo asechaba.

Pese a todo, el ferrocarril pasa el río, formándose una nueva población; Huigra, con agradable clima y con un gran movimiento. La movilización a partir de este punto, se la realizaba a lomo de mula. El 13 de septiembre de 1902, el tren llega a la población de Alausí. Desde este punto, la construcción de la vía fue más accesible; y el 24 de julio de 1905, el ferrocarril llega a la ciudad de Riobamba.

El Presidente Leonidas Plaza realiza la inauguración del servicio ferroviario Durán-Riobamba el 2 de agosto de 1905. A medida en que la obra iba avanzando, las comunicaciones telegráficas y telefónicas se incrementaban cada vez más. El inglés Sirwright vuelve a prestar su ayuda económica para la continuación de la vía. La ciudad de Riobamba entonces, se convierte en un centro de gran comercio y movimiento.

El 3 de junio de 1903 se inaguran los terraplanes y la construcción de unos pocos kilómetros del ferrocarril a Curaray. Esta obra se inicia con apoyo gubernamental y con los esfuerzos municipales. Luis A. Martínez es considerado como el mentalizador de la construcción del ferrocarril hacia el Oriente, obra importante para el país, mas los intereses particulares no permitieron su ejecución.

Posteriormente el Congreso designa como Presidente del País al Sr.

Lizardo García, quien no permaneció mucho tiempo en el poder. El 17 de enero de 1906, entra a la ciudad de Quito el General Alfaro después de su triunfo en la guerra civil. Decide tomar a cargo la realización de las obras públicas; por lo que el ferrocarril del sur es grandemente beneficiado. El 9 de octubre de aquel año es nombrado nuevamente el General Alfaro como Presidente Interino. El laicismo del Estado es aprobado ya para el 23 de diciembre. El 29 de noviembre, Alfaro realiza la inauguración de los trabajos para la construcción de la vía ferroviaria Quito-Ibarra-San Lorenzo.

La Asamblea elige ya el 1 de enero de 1907 al General Eloy Alfaro como Presidente Constitucional de la República para un nuevo período. A pesar de que su gobierno tuvo varias dificultades, la obra siguió adelante llegando a la ciudad de Ambato. La gente lo recibió con gran emoción y felicidad; de igual manera sucedió cuando llegó a la ciudad de Latacunga.

La hija del Presidente, América Alfaro, coloca un clavo de oro en el último durmiente de la vía férrea el 17 de junio de 1908, como signo simbólico del término de la intrépida obra. El 25 de junio de 1908, el sueño de muchos ecuatorianos se convierte en realidad con la entrada triunfal del ferrocarril a Quito. El General Alfaro estuvo en la estación de Chimbacalle para presenciar la llegada de la locomotora y su convoy. Esta fue recibida en medio de arcos de palmas, laurel, flores, campanas, banquetes, danzas y festivales populares que duraron cuatro días.

La construcción del ferrocarril cambió la vida de todo el país, se diversificó la producción, y se determinó la libertad económica de varias zonas sociales marginadas. Doce años duró el proceso de construcción de la línea férrea, y se gastó aproximadamente 38 millones de sucres en la construcción de 460 kilómetros de la vía Durán-Quito. El ferrocarril deja al país al final con una deuda monstruosa a pagar y con resultados que no fueron del todo milagrosos e inmediatos como se esperaba.

El 16 de enero de 1909, el Presidente firma un contrato para la construcción de un ferrocarril electrificado que vinculaba la ciudad de Quito e Ibarra. Mas se presentan un sin número de conflictos y el 11 de agosto de 1911, el General Eloy Alfaro es obligado a dejar la presidencia y salir exiliado hacia Panamá. El Sr. Carlos Freile Zaldumbide fue elegido el día anterior Presidente Interino.

Alfaro regresa a Guayaquil con el fin de constituirse en mediador de los alzamientos armados que se suscitaron, mas el arreglo no fue cumplido en su totalidad y Alfaro es tomado preso. Luego de un juicio agitado, trasladan al General y sus tenientes a la ciudad de Quito en donde fueron asesinados y arrastrados por las calles de la capital hasta El Ejido en donde se les incineró.

Tras este acontecimiento, las vías ferroviarias fueron siendo culminadas, y es así como el 27 de octubre de 1912, el Presidente Plaza inaugura el servicio del

ferrocarril Bahía-Chone. El 7 de marzo de 1914, son iniciados los trabajos para la construcción del tren Quito-Ibarra-San Lorenzo. El 2 de septiembre al haberse eliminado el proyecto del ferrocarril Huigra-Cuenca, se inicia la construcción de la línea Sibambe-Cuenca. Nuevamente para el 21 de julio de 1916 se inaguran una vez más los trabajos para la construcción de la línea Quito-Ibarra-San Lorenzo.

El 1 de septiembre de 1916, se posesiona como Presidente de la República el Sr. Alfredo Baquerizo Moreno. En su administración se construyen 104 kilómetros de terraplanes del ferrocarril Quito-Ibarra-San Lorenzo. Esta obra fue el esfuerzo de los habitantes de la Provincia de Imbabura, quienes prestaron su mano de obra a través de las llamadas mingas.

Se llegan a enrielar 12 kilómetros de vía en la ruta Sibambe-Cuenca, siendo que 12 kilómetros de terraplanes se encontraban ya terminados. Se rectifica el trazado del sector de San Juan Chico en el ferrocarril del Sur, complaciendo así a la ciudad de Riobamba. Se inaguran además los trabajos del esperado ferrocarril Ambato-Curaray en Pelileo. Se concluye así el tramo Ambato-Pelileo y se origina un gran optimismo para la continuación de esta vía.

El 1 de septiembre de 1920, toma la Presidencia el Dr. José Luis Tamayo, quien continua la obra del ferrocarril Quito-Ibarra y Sibambe-Cuenca. En ese mismo mes asume el poder en 1924 el Dr. Gonzalo Córdova, quien deja el mandato al Dr. Alberto Guerrero Martínez, presidente de la Cámara del Senado, a

causa de una gran enfermedad.

El fuerte invierno destruye el 19 de marzo de 1925 un gran trecho de la vía del ferrocarril del sur desde el kilómetro 89 hasta el 11, en la zona de Huigra. El Gobierno asume su reconstrucción debido a que la compañía administradora del ferrocarril no manifiesta responsabilidad alguna. A causa de estos acontecimientos, se decide comprar las acciones y ecuatorianizar el ferrocarril del sur. Esto se lo realiza mediante Decreto Presidencial No. 469, el 13 de abril de 1925. Es así como "The Guayaquil and Quito Railway Company" se constituye en "La Empresa Nacional de Ferrocarriles".

El 9 de julio de 1925, se producen levantamientos y se desconoce el Gobierno; asume por tanto la Presidencia Interina de la República el 31 de marzo de 1926 el Dr. Isidro Ayora. El 17 de abril de 1929, nombran al Dr. Ayora Presidente Constitucional hasta 1933.

El nuevo Mandatario solemniza el 17 de julio de 1929 la llegada del ferrocarril a la ciudad de Ibarra, constituyéndose en un hecho histórico. En 1931, se produce un fuerte derrumbe en el kilómetro 22, cerca de la estación de Chanchán. Esta catástrofe sepultó a 175 trabajadores quienes realizaban mantenimiento.

El 17 de septiembre de 1947, el Sr. Arosemena Tola asciende al Poder y para 1948 el Sr. Galo Plaza toma asume el mando de la Presidencia. Durante su

administración se realizan la planificaciones en todos los campos. El ferrocarril se constituyó dentro de las obras públicas. El 5 de agosto de 1949, el Gobierno tuvo que afrontar el gran terremoto de Ambato. Galo Plaza firma un contrato con la Compañía CIAVE, con el fin de culminar el ferrocarril de Ibarra-San Lorenzo y para habilitar el puerto terminal. Esta obra tuvo un costo de 150 millones de sucres.

El 1 de septiembre de 1952, es electo Presidente el Dr. José María Velasco Ibarra, quien continúa la construcción de la vía. En 1957, el Presidente Camilo Ponce Enríquez solemniza la llegada del ferrocarril a la ciudad de San Lorenzo. Es así como un nuevo tramo es culminado con la felicidad de todo el pueblo.

Para el 11 de julio de 1963, una Junta Militar asume el poder. Estaba constituida por los Coroneles Luis Cabrera y Marcos Gándara y el Comandante de Aviación Guillermo Freile Posso. La administración de este gobierno consigue material rodante para los ferrocarriles y gabarras para el transporte de Guayaquil a Durán.

El 6 de marzo de 1965 llega la primera locomotora a la ciudad de Cuenca llamada "El Pájaro Verde" y su comboy. Llega después de 50 años de empezada su construcción. Para el 16 de noviembre de 1966, el Dr. Otto Arosemena Gómez se constituye Presidente Interino. Se preocupa por la modernización del equipo locomotriz y de la tracción de los ferrocarriles.

En 1970, la tracción del transporte ferrocarrilero se cambia a diesel eléctrica "ALCO", haciendo a un lado las típicas locomotoras a vapor. Las nuevas locomotoras que sustituían a las viejas llegaron en la nueva administración del Dr. Velasco Ibarra, mas fueron pedidas por el Dr. Arosemena. El Dr. Velasco Ibarra posteriormente se constituye dictador el 22 de junio de 1970.

La dictadura del Dr. Ibarra llega a su fin el 15 de febrero de 1972, un nuevo dictador es proclamado; el General Guillermo Rodríguez Lara. Su administración no apoyó a la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, en parte por el llamado "Boom del Petróleo", considerado primordial en dicho Gobierno. El 11 de enero de 1976, son proclamados dictadores el triunvirato conformado por representantes de la Marina, Aviación y Ejército. Mas a pesar del cambio, el nuevo gobierno no tomó ninguna acción para el mantenimiento y la modernización de este medio de transporte.

CAPITULO II

EL FERROCARRIL Y SU UTILIZACION A NIVEL MUNDIAL EN LA ACTUALIDAD

2.1 El Ferrocarril a través del Tiempo

Desde tiempos remotos el ferrocarril ha sido parte de la historia mundial; la construcción tanto de las vías como de los ferrocarriles han ido mejorando e implementándose sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial. El avance de la tecnología, la necesidad de transporte y el aparecimiento del turismo se han constituido factores cruciales para el desarrollo ferroviario.

El mundo ha ido cambiando y sofisticándose tanto en el nivel de vida, gustos, preferencias, como también en el tipo de actividades y tecnología. Los ferrocarriles han ido al igual que todo evolucionando conforme el avance de la ciencia. Existen trenes de velocidades asombrosas en base a la electrificación y a la forma de la vía. Cada aparato es altamente computarizado y brinda sus servicios en menores tiempos y con gran calidad. De la misma manera son construcciones más livianas que ayuda al desenvolvimiento de sus funciones.

En fin, la evolución del mundo ha permitido la existencia de trenes

sorprendentes que pasan por lugares que se creían imposibles a velocidades extremas y acarriando tanto pasajeros como diferente tipo de carga.

El hombre a través del tiempo ha ido cambiando de acuerdo al desarrollo mundial. Su forma de vivir, ideas, metas, actividades, vestimenta y hasta modo de diversión; son consecuencias de este cambio. Los diferentes tipos de menesteres han ido incrementándose con mayores niveles de exigencias; entre estas la necesidad de movilización. Su satisfacción se ha visto reflejada a través de los distintos medios de transporte existentes y sus facilidades.

Es por esa razón que el transporte ferroviario ha ido mejorando con el fin de cumplir con aquella necesidad. Los destinos y rutas a nivel mundial son incontables; cada una de ellas posee estaciones que brindan a la vez grandes comodidades.

Existen millones de trenes que realizan viajes de ida y vuelta a toda clase de hora y con un sin número de pasajeros, cubriendo así esta necesidad actual de movilización.

El avance mundial, ha permitido de igual manera el surgimiento y desarrollo de la actividad turística, misma que actualmente es de vital importancia para muchos países. El ferrocarril se constituye parte de esta actividad turística ya que se desenvuelve tanto como medio y atracción.

El tren es un medio de movilización que permite llegar a un sin número de destinos. Existen países que usan este medio como transporte hacia los diferentes sitios turísticos, constituyéndose por consiguiente como parte de esta actividad. Por otro lado, el ferrocarril es un gran atractivo en sí, debido a sus características. Es por eso que existen trenes destinados solamente a esta actividad con estructuras diferentes de gran atracción para toda clase de persona.

La calidad del servicio es de suma importancia; este incluye la atención, comodidad, facilidades, seguridad, etc.. El transporte ferroviario actualmente brinda todos esos factores de satisfacción. Cada uno de ellos se encuentra equipado de tal manera que garantiza el próximo retorno del pasajero. Esto sucede sobre todo con los ferrocarriles turísticos, mismos que tienen una gran competencia de por medio.

Por todas estas razones, el ferrocarril ha sido y es parte de la actividad mundial. Su evolución y sofisticación siempre continúa con el fin de seguir satisfaciendo necesidades e ir creciendo de la mano junto a la tecnología.

2.2 El Transporte Ferroviario en la Actualidad

El transporte en ferrocarril actualmente es de vital importancia por su rapidéz, comodidad y facilidad. El mundo entero está conectado por rieles que a su vez movilizan a millones de personas por todas partes.

Por lo general cada país posee sus propias rutas y ferrocarriles, que muchas veces se conectan entre sí. El traslado por este medio de transporte se constituye como parte de la vida cotidiana y de las actividades de la gente.

Alrededor del mundo, existen varias empresas que se encargan de la actividad y las operaciones de los ferrocarriles. Cada una planifica, dirige y gestiona toda clase de decisiones y tareas a realizarse. Las cadenas ferroviarias por ende están dotadas de gran tecnología y sofisticación. Entre las más importantes a nivel mundial están:

Francia: La Empresa Nacional de Ferrocarriles Franceses, SNCF, con infraestructura y servicios ferroviarios, pone en operación a finales de los sesenta al tren de mayor velocidad en el mundo llamado TGV (Train a Grande Vitesse). El primer recorrido que realizaba era entre París y Lyon. Con el tiempo el TGV ha llegado a mayores sofisticaciones como su electrificación, incrementos en la velocidad (alrededor de 300 km/h), control digital, poco peso, comodidad, etc... A su vez la red ha ido ampliándose y llegando a mayores destinos dentro del país. Una de las líneas más impresionantes es el TGV Eurostar; mismo que recorre desde París, Bruselas hasta Londres pasando por debajo del Canal de la Mancha. Existen países que se han basado en los modelos del TGV para diseñar sus ferrocarriles, ya que son considerados de gran calidad y servicio.

España: El tren de mayor alta velocidad en este país es el AVE (Alta

Velocidad Española). Pertenece a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE, y cuenta con una línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla.

Actualmente se están habilitando más líneas para este tren. Otro servidor es el TALGO, mismo que realiza recorridos por todo el país con grandes comodidades.

Alemania: Al igual que toda Europa, Alemania se encuentra conectada por vías de ferrocarril, que transportan a millones de personas cada día. El ferrocarril que posee más demanda es el ICE (Inter City Express), siendo el tren de mayor velocidad en dicho país.

Italia: La Red de Ferrocarriles Italianos tiene en operación al TAV (Treno Alta Velocita), mismo que recorre toda clase de destino dentro de Italia. Actualmente se realizan construcciones para la expansión de esta línea.

Bélgica: El 70% de las líneas de ferrocarril en Bélgica son ya electrificadas y estas se conectan con los demás países europeos. La Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bélgica realiza actualmente gestiones para la construcción de un tren de alta velocidad que preste mejores servicios.

Gran Bretaña: En vez de construir nuevas rutas para trenes de mayor velocidad como otros países, operó en las vías existentes el APT (Advanced Passenger Train), mismo que realizaba un buen papel. En la actualidad, Gran Bretaña se encuentra comunicada a través de redes de ferrocarriles, incluso con Francia. Existen un sin número de compañías que se encargan del funcionamiento

de este tipo de transporte. Es de vital importancia ya que acarrea millones de personas por todo el país.

Japón: La Empresa Nacional de Ferrocarriles Japoneses, inaugura desde 1965 el servicio de ferrocarril de alta velocidad en la línea electrificada de Tokaido. Desde esa fecha, las líneas de transporte por tren han ido expandiéndose por todo el país y a la vez modernizándose. Actualmente Japón se encuentra entre los países más desarrollados, incluso en cuanto al transporte ferroviario.

Estados Unidos: En 1971 se crea AMTRAK (National Railroad Passenger Corporation), con el fin de asumir responsabilidades con respecto al transporte en tren por todo el territorio. Actualmente USA posee un sin número de conexiones y líneas a lo largo del país. Estas se utilizan para el transporte cotidiano mas sobre todo para turismo. Sus trenes se encuentran equipados totalmente y brindan grandes satisfacciones a la demanda.

Canadá: Los ferrocarriles Canadienses recorren el país entero brindando servicios de transporte para personas y turismo de la misma manera. Existe gran promoción turística con respecto a este sistema de transportación.

A lo largo del mundo, las líneas ferroviarias son incontables, cada una brindando el servicio de transporte que la sociedad requiere. La mayoría son redes de gran tecnología y rapidez que se conectan entre sí. Europa es el continente de

mayor demanda en cuanto a este transporte ya que prácticamente todos los países que lo constituyen se encuentran relacionados por este medio de movilización.

El transporte por tren por tanto, constituye un medio vital y de gran importancia en la actualidad mundial. Por su rapidez, diversidad, facilidades, comodidad y por ser el medio de transporte más práctico y popular sobre todo en los países de mayor desarrollo económico y cultural.

2.3 El Servicio de Carga en Ferrocarril

A más del servicio de transporte de pasajeros que los ferrocarriles brindan, existe de igual forma el servicio de carga. Este ha llegado a ser de gran importancia e indispensabilidad para la economía de muchos países.

El ferrocarril acarrea todo tipo de carga; es por eso que los coches tienen un diseño especial dependiendo del tipo de carga que se transporte. Tal es el caso de los vagones contruídos para llevar carbón y todo tipo de minerales, de estructuras emergéticas. Coches refrigerantes para climas fríos y calientes son necesarios para transportar carnes, mariscos y toda clase de comestibles de especial cuidado. Trenes amplios para aves de corral y ganado. Los gases como el amoníaco, líquidos como la gasolina, aceite, alcohol, ácidos, pinturas y hasta los semilíquidos, son embarcados en vagones semejantes a los tanques. En fin, el tipo y forma de los ferrocarriles varía según la clase de carga que se destine llevar.

Los trenes de carga poseen un vagón en la cola que brinda refugio y comodidad a la tripulación, de igual manera tiene facilidades para realizar exitosamente la operación. Por lo general el servicio de carga es de dos tipos:

Uno transporta mercadería de grandes volúmenes como carbón, granos y minerales; estos por lo general viajan sin ningún tipo de cambio y sin un horario determinado. El otro tipo de servicio de carga lleva toda clase de mercadería, generalmente opera con horarios establecidos y viaja por rutas predeterminadas.

Actualmente los ferrocarriles de carga están perfectamente diseñados para transportar el material con la mejor calidad y rapidez posible. Al igual que los trenes de transporte de pasajeros, estos están dotados de la última tecnología y acabados.

Alrededor del mundo existe un sin número de compañías que se encargan de los contratos, gestiones y operaciones de este tipo de transporte. Cada una de ellas trata de brindar el mejor de los servicios para ser pioneros en esta actividad.

Algunas de las compañías de transporte de carga son: "La Compañía de Carga SNCF" en Francia, "The Rail Freight Group" en Gran Bretaña, "La Corporación de Transporte de Carga de las Antillas" en España, "The Aberdeen and Rockfish Railroad Company" en Estados Unidos, "The Canadian National Railway" en Canadá, "El Ferrocarril de Antofagasta (Chile) a Bolivia FCAB" en Sud-América, entre otros.

Gran parte de la carga es transportada por ferrocarril ya que brinda mayores beneficios. Se puede trasladar mercadería de grandes volúmenes a la vez, con un alto grado de seguridad, de igual forma es posible acarrear materiales realmente pesados en un tiempo relativamente corto. Por estas y muchas razones más, el transporte de carga por tren es una actividad que genera grandes beneficios a la economía de los países que poseen este tipo de transporte; constituyéndose en un medio importante de rentabilidad a nivel mundial.

2.4 Facilidades para Viajar en Tren

Se ha visto que el transporte ferroviario constituye un medio importante a nivel mundial de movilización. Muchos países dependen de la eficiencia que brinde este servicio. Es por esa razón que para hacer más fácil el viaje, existen los llamados pases, mismos que permiten visitar y viajar por más destinos a menor costo y mayor rapidez.

Estos pases son utilizados sobre todo en Europa, ya que es el Continente de mayor generación y demanda de este servicio. Es por esa razón que se hará referencia a los pases existentes en dicho continente.³

Existen dos tipos de pases por tren en Europa, mismos que deberán ser

³ Información vía Internet, año 1997.

escogidos dependiendo las aspiraciones que se tenga y el tipo de viaje que se quiera realizar. Estos son el "Consecutive day pass" y el "Flexipass".

El "Consecutive day pass" permite viajar desde el primer día de su obtención, todos los días a toda clase de hora hasta que la duración del pase termine. Es así que por ejemplo, si se compra un pase por 15 días y se comienza a viajar el 6 de junio, se podrá viajar todos los días hasta el 21 de junio, fecha en la que el pase se expirará.

El "Flexipass" permite viajar y utilizar los días por las rieleas según la validez del pase. No es necesario que los días del viaje se realicen consecutivamente, es decir, que por ejemplo el pase por 10 días en dos meses, permitirá que viaje un día y visite por unos días cualquier ciudad para nuevamente volver a viajar y realizar esta misma rutina hasta que los días del viaje se acaben o hasta que el pase expire.

Existe una variedad de pases europeos dependiendo el tipo de necesidad que la persona desee satisfacer. Es así como algunos de estos pases son:

Eurail pass: este pase permite viajar en primera clase o segunda clase por rutas ilimitadas a cualquier país de los 17 que se constituyen dentro de estos pases. Se puede trasladar todos los días a partir de la compra de este pase.

Eurail Flexipass: pase que se debe escoger el número de días que se va a

un Eurail pass regular.

BritRail / Drive: pase destinado a viajar ilimitadamente por Inglaterra, Escocia y Norte de Irlanda. Existen además combo pases: BritRail e Irlanda, Freedom of Scotland pass, BritRail Southeast pass.

Estos son los pases actuales que ayudarán a la persona que quiere visitar los países europeos. Además existen pases dentro de cada país como:

- **Austria railpass:** para viajar ilimitadamente por las vías férreas de Austria.
- **Benelux railpass:** para viajar ilimitadamente por Bélgica, Holanda y Luxemburgo.
- **Czech Flexipass:** para viajar ilimitadamente por la República Checa.
- **Bulgarian Flexipass:** para viajar ilimitadamente por Bulgaria.
- **East Europe pass:** para viajar ilimitadamente por las riele de Austria, República Checa, Hungría, Polonia y Slovakia.
- **France railpass - France Rail / Drive:** para viajar ilimitadamente por Francia. Se incluye un sin número de bonos.
- **Finnrails pass:** para viajar ilimitadamente por Finlandia.
- **German railpass:** para viajar ilimitadamente por Alemania. Incluye también varios bonos.
- **German Rail / Drive:** si se quiere combinar el German Rail Pass con la renta de un auto Hertz. Se puede gozar de 4 días en ferrocarril y 3 días en el carro

rentado.

- **Greek Flexipass:** para viajar ilimitadamente por la gloriosa Grecia.
- **Holland railpass:** para viajar ilimitadamente por Holanda.
- **Hungarian Flexipass:** para viajar ilimitadamente por Hungría.
- **Italian railpass:** para viajar ilimitadamente por Italia.
- **Norway railpass:** para viajar ilimitadamente por Noruega.
- **Portugese railpass:** para viajar ilimitadamente por las riele de Portugal.
- **Romanian pass:** para viajar ilimitadamente por Rumanía.
- **Russian Tickets:** tickets de punto a punto para poder viajar por la antigua

Rusia.

- **Scanrail pass - Scanrail / Drive:** para viajar ilimitadamente por Escandinavia.
- **Spain railpass:** para viajar ilimitadamente por España.
- **Swiss pass, Flexipass, card:** para viajar ilimitadamente por Suiza. Se obtendrá varios bonos.

Los pases en la actualidad simplemente ofrecen comodidades y todo tipo de facilidades para que la persona tenga un viaje placentero e inolvidable. Estos tickets sirven para la vida cotidiana y de igual manera para la actividad turística.

CAPITULO III

IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL A NIVEL MUNDIAL EN LA ACTIVIDAD TURISTICA

3.1 La Actividad Turística

El Turismo es la actividad a nivel mundial que ha llegado a generar ingresos y grandes rentabilidades. La necesidad de viajar y conocer nuevos destinos ha impulsado su desarrollo y a la vez ha convertido a esta actividad de vital importancia para diversos países. Mas por qué el turismo es realmente una actividad importante?

En primer plano el turismo es el mejor polo de desarrollo para otras actividades, es decir, que por medio de este se generan y se promueven varios tipos de negocios dentro del país. Al surgir estos negocios, el trabajo se incrementa y empieza a existir un movimiento económico beneficioso para dicho país.

La generación de trabajo disminuye por tanto el desempleo y las condiciones de vida mejoran. Esto es positivo para la sociedad ya que el diario vivir se convierte en una tarea ya no de titanes. La competencia a todo nivel se

incrementa, lo que impulsa a brindar mejor calidad en base a una adecuada preparación.

Este movimiento en cadena, genera gran estabilidad al país. Los ingresos y la rentabilidad que se percibe, comienza a notarse ya que va a existir un crecimiento generalizado en todo aspecto.

Por todo esto, el turismo se convierte en una de las actividades más importantes y exclusivas. Es por esa razón que se lo debe manejar correctamente, realizando una dirigida planificación, coordinando las acciones entre el sector público y privado, gestionando y operando de tal manera que el turismo llegue a ser explotado en su máximo grado.

3.2 El Ferrocarril en el Turismo

Existen muchas maneras de hacer turismo, cada lugar posee características y ambientes diferentes que permiten el deleite de las personas que los visitan. El ferrocarril como ya se ha visto es un medio de movilización utilizado mundialmente que genera facilidades. Mas por sus originales particularidades, este medio de transporte en varios países sirve para la generación de la actividad turística.

Alrededor del mundo existen trenes dirigidos especialmente hacia dicha actividad. Sus estructuras tienen una apariencia realmente atractiva para la

persona. Poseen grandes comodidades y brindan la satisfacción adecuada para que el viaje sea del completo deleite para el turista. El servicio y la atención que se obtiene se completa con los atractivos que el viaje en sí ofrece.

Existen un sin número de tours en ferrocarril por todo el mundo, cada recorrido posee espectaculares tesoros naturales para ser disfrutados. Estos paseos han tenido grandes resultados ya que la demanda siempre es constante. El ferrocarril por tanto ya sea por su originalidad, comodidad, espectáculo, etc... es uno de los medios turísticos mayormente explotados y beneficiosos.

Pese a los precios en su mayoría elevados, la demanda de este medio es increíble, ya que no solo es un simple viaje; es el recorrer una parte de un país y llegar a conocer un sin número de lugares en un tiempo relativamente corto.

Por la originalidad, paisajes, conocimiento, satisfacción, diversidad y beneficio, el ferrocarril actualmente en la actividad turística constituye un papel importante. Principalmente debido a que es una actividad dirigida ya sea para grandes o para chicos. Por todo esto, el tren es uno de los medios turísticos para obtener satisfacciones y generar utilidades a nivel mundial.

CAPITULO IV

EL FERROCARRIL EN LA ACTUALIDAD

EN EL ECUADOR

4.1 Proceso de Rehabilitación

El ferrocarril ecuatoriano se enfrentó en los últimos tiempos a una situación de abandono por falta de interés de los gobiernos de turno. Mas a pesar de esta adversidad, las operaciones en los tramos que se encontraban aptos, continuaban prestando servicio.

En la presidencia del abogado Jaime Roldós, se da el paso inicial hacia la nueva era de los ferrocarriles. El Presidente consigue asistencia técnica a través de convenios internacionales. Es así como consigue que las compañías GRANZ MAVAG-UVATERV de Budapest- Hungría; fabricante de locomotoras, vagones, máquinas y consultoría para la planificación de carreteras y ferrocarriles, y la compañía SNAMPROGETTI de Milán- Italia, especializada en transporte; realicen por separado estudios de prefactibilidad del sistema ferroviario electrificado. Los estudios fueron entregados en junio de 1981, con la conclusión de que el País si requería de este medio de transporte.

El 24 de mayo de 1981, el Presidente Roldós fallece en un accidente aviatorio; por lo que asume el mando el Vicepresidente Dr. Oswaldo Hurtado. Durante su gobierno, los ferrocarriles fueron nuevamente descuidados. A más de la aceptación para la ejecución de los estudios antes realizados, que constaban en el Plan de Desarrollo de 1980-1984 elaborado por el CONADE, y la recepción de algunas ofertas para la construcción del sistema ferroviario, nada más se realizó.

A más de esta falta de interés, el 26 de diciembre de 1982, ocurren serios deslaves que destruyeron la vía en el sector de la "Nariz del Diablo", Huigra y Chunchi. Mas nada se logra hacer en dicha administración.

El 10 de agosto de 1984, asume la Presidencia del Gobierno el Ingeniero Mecánico León Febres Cordero; mismo que toma resoluciones fundamentales para el mejoramiento de los ferrocarriles. Entre estas estaba el fortalecimiento de la ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado).

El 11 de enero de 1985, el CNF (Consejo Nacional de Ferrocarriles), aprueba el plan denominado "Plan Nacional de Ferrocarriles"; mismo que tenía como objetivo construir el ferrocarril eléctrico Quito-Guayaquil. Para esto, el 7 de agosto del mismo año, son invitadas por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, diferentes Embajadas que tenían acreditadas sus representaciones en nuestro país. En aquel entonces, se muestran interesadas en el proyecto 108 firmas que adquirieron las bases del mismo y de ellas se presentaron 16 consorcios para

la precalificación remitidos a la custodia del Banco Central.

En la administración del Dr. Rodrigo Borja Cevallos, el ferrocarril es considerado como actividad primordial y de gran contenido social. Para su rehabilitación, fue necesario gestionar dos créditos directos con los gobiernos de Francia por 169'200.000 francos y España por 20'000.000 de dólares.

El crédito concedido por el gobierno de Francia, tuvo una contraparte del Ecuador de 207'088.000 de sucres. Esto sirvió para la adquisición de 9 locomotoras, repuestos, asistencia técnica de la empresa GEC-ALSTHOM y asistencia técnica del consorcio SOFRERAIL-ALDIR. Con el préstamo de España se intentó comprar una rellenadora, niveladora, explanadora, remolques, máquinas de mantenimiento vial, vagones cubiertos, plataformas, góndolas y otros equipos, mas el crédito no se concretó.

En dicho Gobierno, se crea además la Ley 034 llamada "Ley de Creación del Fondo Nacional de Modernización y Ampliación de los Ferrocarriles Ecuatorianos".

Esta ley permitía que el 50% del dinero recaudado por matrícula de vehículos, sean destinados en forma exclusiva para la ejecución de obras, adquisiciones de bienes materiales, repuestos para la modernización y ampliación de los ferrocarriles.

Posteriormente, al asumir la Presidencia de la República el arquitecto Sixto Durán Ballén, se crea la Ley 083 llamada "Ley Especial de Gratitud y Reconocimiento Nacional a los Combatientes del Conflicto Bélico de 1995". Esta ley pasa a ser financiada con los recursos de la ley 034; disponiéndose que del 50% que anteriormente era para la ENFE, el 60% se entregue a los combatientes del año 95 y el 40% restante continúe entregándose a la Empresa de Ferrocarriles, mas exclusivamente para el mantenimiento y operación de las rutas Ibarra-San Lorenzo y Riobamba-Durán.

Sin embargo, a pesar de este convenio, por una serie de problemas e inconvenientes sobre todo de tipo administrativo, los recursos no fueron bien distribuidos. Las matrículas en recaudaciones aumentaron y los ferrocarriles fueron recibiendo cada vez menos y en los últimos años nada.

A causa de esa situación, el gobierno empezó a ver otras alternativas para la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado. Y es así, como mediante Decreto Ejecutivo, el arquitecto Durán Ballén crea la Ley de Modernización y con ella la Comisión Nacional para los Ferrocarriles. Esto se realizó a efecto de que se instrumente el proceso de "Redimensionamiento de la Empresa de Ferrocarriles del Estado". El proyecto buscaba determinar la real situación de la empresa con miras hacia la optimización mediante la liberación de bienes innecesarios que pudieran ser enajenados y que se abriera la posibilidad de privatizar la empresa

estatal.

El 22 de abril de 1996, el CONAM invitó a personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras con la suficiente capacidad financiera, para que expresen su interés en la compra o concesión total o parcial del servicio ferroviario ecuatoriano de pasajeros, turismo y carga. A esta invitación respondieron favorablemente 24 y 3 ratificaron su interés.

Al llegar el gobierno del ex Presidente de la República Abdalá Bucaram Ortiz, la política de reactivar los ferrocarriles es retomada, mas su caída del Poder deja en nada esta intención.

En la presente administración, el Consejo Nacional de Modernización (CONAM), responsable de la política modernizadora del Estado, lleva adelante un nuevo proyecto denominado "Nuevo Plan de Acción del Sistema Ferroviario Ecuatoriano", mismo que trata de tornar a la empresa en óptima y atractiva para la inversión.⁴

Este plan tiene como acción subdividir el proceso en tres fases, instrumentar la enajenación del poliducto y equipo fluvial, solucionar la deuda con el IESS y jubilados, reducir el personal y reestructurar la empresa mediante un inventario de bienes, establecimiento de activos y pasivos y aprobar un plan de

⁴ Información del CONAM, 01/Sep/97

inversiones que le permita tener niveles operativos aceptables, previa la concesión.

FASE I	Concesionar el ramal Quito-Durán.
FASE II	Estudiar alternativas para los ramales Sibambe-Cuenca y Quito-Ibarra.
FASE III	Determinar el futuro del ramal Ibarra-San Lorenzo.

El plan será financiado con un desembolso de 25 millones de dólares de un préstamo en el Banco Interamericano de Desarrollo.

4.2 Servicios que Presta

El servicio fundamental que la empresa ofrece es el traslado de carga y de pasajeros, constituyéndose en la actividad para el desarrollo de los pueblos. Pese a la situación que se encuentran los ferrocarriles ecuatorianos, continúan prestando servicios de:

Servicio de Carga:

La carga que se traslada no es de grandes volúmenes y se basa principalmente en los productos agrícolas. Estos productos son trasladados por comerciantes de una región a otra; algunas veces llega a existir volúmenes

medianos de productos elaborados como azúcar, cemento, entre otros. El traslado de animales es prácticamente inexistente, se llega a trasladar pequeñas cantidades de mariscos y peces con rumbo a la Sierra. Generalmente el servicio de carga es más utilizado en las rutas Riobamba-Durán e Ibarra-San Lorenzo.

Servicio de Pasajeros:

Es la actividad principal que realiza el ferrocarril; los usuarios más frecuentes son los más pobres de la población debido a la falta de transporte sobre todo en algunas zonas. Presta al mismo tiempo servicio turístico; la demanda mayoritaria se inclina hacia el ferrocarril del sur. Principalmente en la ruta Quito-Cotopaxi-Quito, misma que se ha constituido en exclusiva para turistas nacionales y extranjeros.

Servicios Complementarios:

Los ferrocarriles ecuatorianos además de sus dos principales funciones, han asumido funciones de tipo social como la telefonía, telegrafía, transporte de derivados de petróleo y la combinación con otros medios de transporte a fin de servir de la mejor manera a la población.

El Poliducto de la ENFE: Este fue un eficiente sistema de transporte de derivados del petróleo. Existía una red de tuberías que corrían paralelas a las rieles de la ruta del sur, mismas que eran arrendadas por la corporación petrolera.

Mas en el año de 1982 la red fue destruída casi en su totalidad, debido a las inundaciones y los deslaves que en ese año se suscitaron. El tramo menos afectado que es desde Quito hasta Ambato, ha sido adecuado y utilizado hasta hoy.

Servicio de telefonía y telegrafía: Este servicio es de vital importancia y necesidad para aquellos pueblos que se encuentran aislados y marginados; es por esa razón que desde un primer momento la ENFE asumió esa responsabilidad pese a que no tiene gran remuneración.

Servicio fluvial: El ferrocarril del sur llega hasta la ciudad de Durán, por lo que se estructuró un servicio fluvial para pasar a Guayaquil. En ese entonces, este servicio tenía gran demanda, mas con la construcción del puente de la Unidad Nacional, el servicio decayó. Actualmente el traslado de los pasajeros se realiza en lanchas, existiendo más demanda que oferta que brindar.

CAPITULO V

CARACTERISTICAS Y DESCRIPCION

DE LA LINEA FERREA

5.1 Rutas, Ciudades y Destinos

Viajar en el Ferrocarril Ecuatoriano, es una experiencia única. A través del recorrido se muestra la belleza de nuestros paisajes, la hospitalidad de la gente y la aventura de cruzar por lugares que hicieron alguna vez historia a principios de siglo. Las antiguas locomotoras a vapor o diesel y los autoferros que ruedan por las antiguas vías, transportan a la persona a través del tiempo y la llevan a conocer nuestro pasado, realidad y próspero futuro.

La vía del ferrocarril recorre casi todo el país, pasa por once provincias y une a dos regiones; Costa y Sierra. A lo largo de la vía, se pueden encontrar varios tipos de climas al igual que paisajes y situaciones. Actualmente el Ferrocarril Ecuatoriano cuenta con una red de 970 kilómetros de longitud, dividido en tres grandes ramales. El Ferrocarril del Sur, el Ferrocarril del Norte y el Ferrocarril del Austro.

Dado el deterioro de la vía debido al descuido de los gobiernos, las

operaciones se han reducido a ciertos tramos que han sido rehabilitados por razones sociales, económicas y técnicas.

El Ferrocarril del Norte, Quito-Ibarra-San Lorenzo, une las provincias de Pichincha, Imbabura, Carchi y Esmeraldas; tiene una longitud de 374 kilómetros. A lo largo de la vía existen 62 túneles que fueron trabajados a pico y pala, y 63 puentes. Sin embargo tan solo 200 kilómetros de la vía está actualmente en funcionamiento; esto es entre Ibarra y San Lorenzo. El tramo Quito-Ibarra, ha estado fuera de servicio por una década completa; en parte se debe a que el tiempo de recorrido del ferrocarril es mucho mayor al del transporte normal. La ruta se encuentra arreglada casi en su totalidad, mas se necesitan unidades livianas y el interés pertinente por parte de las autoridades y el gobierno.

Este ferrocarril es hasta hoy, el único medio de comunicación y transporte de las poblaciones aisladas de la zona. La vía tiene además dos estaciones principales y 21 secundarias.

El ferrocarril del Norte cruza por un sin número de poblaciones, que a la vez se constituyen en grandes atractivos turísticos. La ruta que lleva es:

QUITO - IBARRA - SAN LORENZO

Quito	Juan Montalvo	Salinas
Cumbaya	Cayambe	La Concepción
Tumbaco	Tupigachi	Carolina
Puembo	Lago San Pablo	Jijón y Caamaño
Pifo	Otavalo	Lita
Yaruquí	Cotacachi	Alto Tambo
Checa	Atuntaqui	Urbina
El Quinche	San Antonio de Ibarra	San Javier de Cochavi
Ascázubi	San Miguel de Ibarra	Carondelet
Otón	Imbaya	Calderón
		San Lorenzo

El Ferrocarril del Sur tiene una longitud de 447 kilómetros, siendo el más largo de todos. Comunica a las provincias de Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Bolívar y Guayas. Todas estas provincias son ricas en producción agropecuaria e industrial, gran parte debido al apogeo ferroviario de las décadas a principios de siglo.

Este tramo posee 3 túneles, 95 puentes, algunos monumentos de ingeniería para la época de su realización y la famosa Naríz del Diablo, misma que eleva al ferrocarril a 800 metros de altura en pocos minutos por un ascenso espectacular.

La ruta Quito-Riobamba tiene 217 kilómetros y cuenta con dos estaciones principales y 15 estaciones secundarias. El tramo Riobamba-Durán cuenta con 230 kilómetros y pasa por 26 estaciones secundarias.

Esta vía actualmente opera todo su recorrido, es la ruta turísticamente más explotada y la única vía que contiene el tramo completo. Pasa así mismo por varios poblados, su recorrido es el siguiente:

QUITO - RIOBAMBA - DURAN

Quito	Cevallos	Huigra
Amaguaña	Mocha	Río Chanchán
Tambillo	San Isidro	Bucay
Aloag	Riobamba	Cumandá
Aloasí	Cajabamba	Barraganetal
Machachi	Laguna de Colta	Buenos Aires
Lasso	Columbe	Naranjito
Latacunga	Guamote	Roberto Astudillo
Salcedo	Palmira	Milagro
Laguna del Yambo	Tixán	Chogo
Ambato	Alausí	Yaguachi Nuevo
Totoras	Sibambe	Durán

Finalmente encontramos *El Ferrocarril del Austro* que cubre con 146 kilómetros de longitud; une además las provincias de Chimborazo, Cañar y Azuay. La ruta posee áreas de producción agropecuaria y minería. Pasa por 9 túneles y 16 puentes. La vía no presta servicio actualmente en parte debido al desastre que causó la Josefina y la falta de interés del gobierno.

Esta tramo tiene un recorrido singular; cruza varios poblados de gran belleza; el ferrocarril sigue la siguiente ruta:

RIOBAMBA - CUENCA

Riobamba	Capzol
Cajabamba	Compud
Laguna de Colta	Juncal
Columbe	El Tambo
Guamote	Ingapirca
Palmira	Biblián
Tixán	Azogues
Alausí	Loyola
Sibambe	San Miguel
Chunchi	Nulti
	Cuenca

5.2 Características de la Vía e Infraestructura

La mayoría de la vía se encuentra en un estado regular, presenta tramos en los que se pueden realizar las operaciones regularmente, mas necesitan de un gran mantenimiento que hasta hoy no se ha podido tener. Existen por otra parte tramos que no han podido ser incorporados a causa de su deterioro. La vía está contituída por:

Rieles: en la ruta Quito-Ibarra las rieles son de 45 libras; por otra parte las rieles restantes tienen 55, 60 y 70 libras por yarda.

Ancho: el ancho de la vía es de 1,07 m., medida que fue muy utilizada en los tiempos de su construcción. Actualmente esta medida no es utilizada por lo que su uso es limitado. Se realiza la adquisición de unidades tractivas y rodantes especiales para que se acomoden a esta característica.

Durmientes: son de madera principalmente de guayacán y algarrobo, tienen dos metros de largo por 0,20 de ancho y 0,19 de alto. Actualmente se han repuesto y cambiado estas durmientes con el fin de tener un mejor material para su funcionamiento actual y futuro.

Balastro: es la base sobre la que se asientan las rieles y los durmientes; está constituida por grava y piedras trituradas. Algunos tramos no se encuentran en buenas condiciones por lo que se ha iniciado la reposición de los sectores más

afectados.

Los constructores de ferrocarriles a medida que ha pasado el tiempo, han encontrado mecanismos más adecuados para reducir los costos y enfrentar la competencia del transporte por carretera. Por esta razón se han creado trenes especiales que cumplen con las necesidades tanto de los pasajeros como la de carga.

La ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarriles Ecuatorianos), está constituida actualmente por una infraestructura tractiva compuesta por 6 locomotoras de vapor y varios autocarriles y la infraestructura rodante por unas cuantas decenas de vagones y coches.

Gracias a los esfuerzos de las personas que trabajan en los ferrocarriles, se han podido implementar algunas de las viejas unidades. Para esto se han utilizado los talleres de la empresa, mismos que han demostrado su capacidad al fundir piezas que no existen ya en el mercado con máquinas que datan de principios de siglo.

Locomotoras: actualmente se opera con locomotoras de diesel eléctricas; mas existen 6 locomotoras a vapor que llegan a operar periódicamente. Estas viejas unidades de incluso a comienzos de siglo, como son la 11 y la 17, utilizan como fuente de energía el petróleo. Necesitan de grandes cantidades de agua para

producir el vapor, que a través de una serie de mecanismos hace movilizar al tren. La operación de estas locomotoras involucran grandes costos, mismos que serían justificados mediante la explotación turística.

Autocarriles: son unidades que tienen la forma de un bus, estos son adaptados a las rieles ya que se necesita cambiar todo el sistema de tracción. La ENFE cuenta con unos cuantos autocarriles mismos que prestan servicios de carga y de pasajeros.

Infraestructura Rodante: son todos aquellos elementos del tren que no están impulsados por sí mismos, sino que son remolcados por un elemento motriz, en este caso la locomotora. Estos pueden ser coches de pasajeros, mercadería o carga. La empresa actualmente cuenta con 140 vagones entre plataformas, cajones cerrados, góndolas, jaulas, tanqueros y coches. Existen 60 vagones que se encuentran inhabilitados en los diferentes talleres, pudiendo ser habilitados.

Los coches de pasajeros tienen una forma rectangular con cubierta de lona y techo bambeado. Están hechos de madera y con armazón de hierro, las ventanas son pequeñas y se pueden desplazar verticalmente, los asientos son distribuidos en dos hileras de dos pasajeros cada uno, pueden ser invertidos de tal forma que cuatro personas quedan frente a frente. Cuentan con espacios para el equipaje, baños y tienen una capacidad para alojar a 40 pasajeros sentados.

Existe otro tipo de coches de pasajeros; estos son los metálicos, mismos que fueron adaptados en los talleres de la empresa. Son estructurados con los armazones de los viejos autocarriles fuera de servicio. Tienen una presentación más moderna con una gran solidez y seguridad. Cuentan con espacios más amplios, con cabina de equipaje y baño.

Además existen coches turísticos, los cuales son arrendados a Metropolitan Touring para la ruta del sur. Estos fueron adecuados exclusivamente para brindar un servicio internacional. Incluyen instalaciones de cafetería, gran decoración interna, aire acondicionado y un sin número de extras. Estos coches son enganchados al tren solo cuando la empresa que los arrienda los solicita.

Para todas aquellas personas de bajos recursos económicos, la empresa ha dotado de coches llamados jaulas, mismas que son hechos de madera rústica con asientos del mismo material. Están ubicados en número de tres, sujetos al piso a lo largo del coche.

En cuanto a carga, los elementos actualmente más utilizados son los vagones de mercancía múltiple. Estos son vagones de madera cerrados en su totalidad, populares ya que los turistas los utilizan para viajar encima y disfrutar de un paseo espectacular con vista panorámica.

5.3 Estaciones y Talleres

La ENFE cuenta con varios talleres para el mantenimiento, reparación y operación de las unidades. Estos se encuentran ubicados de manera estratégica en las ciudades más importantes de esta actividad. Así tenemos talleres en las ciudades de Riobamba, Durán, Chiryacu en Quito, Cuenca, Ibarra y San Lorenzo. Estos talleres están dotados de herramientas y máquinas necesarias para su objetivo.

Las máquinas que en estos talleres encontramos datan de principios de siglo, constituyéndose por tanto en elementos muy antiguos y únicos. Entre estos elementos encontramos hornos de fundición, tornos, prensas, carpinterías, soldadoras, etc... Los talleres al igual que todo necesitan de un gran mantenimiento y sobre todo de una modernización. Para esto es necesaria la preocupación de esta actividad.

TALLERES PRINCIPALES

Durán	Taller de mantenimiento y reparación.
Bucay	Taller de mantenimiento.
Riobamba	Taller de mantenimiento.
Quito	Taller de mantenimiento y reparación.
Ibarra	Taller de mantenimiento y reparación.

San Lorenzo	Taller de mantenimiento.
Sibambe	Taller de mantenimiento.
Cuenca	Taller de mantenimiento.

Las estaciones y las operaciones de las rutas, utilizan aun viejos elementos que actualmente han sido reemplazados o desplazados por elementos modernos. Estos son el telégrafo, las boletas u hojas de ruta, las bodegas de mercancía, donde se utilizan aun viejas básculas para fijar las tarifas.

En las estaciones se pueden encontrar de vez en cuando elementos para provisiones como agua y combustible. Cada estación se encuentra acompañada de la alegría de los distintos habitantes de los diferentes destinos que el ferrocarril visita; sobre todo de los lugares en donde el tren es el único medio de transporte.

ESTACIONES QUITO-DURAN

Estaciones principales	41
Estaciones secundarias	31

ESTACIONES QUITO-SAN LORENZO

Estaciones principales	45
Estaciones secundarias	78

ESTACIONES SIBAMBE-CUENCA

Estaciones principales	16
Estaciones secundarias	7

5.4 Rutas e Itinerarios

Quito-Cotopaxi-Quito

Todos los Domingos

Salida desde la estación de Chimbacalle a las 8:h00 y con retorno a las 18:h00

COSTO

Adultos \$19.000

Niños \$12.000

Extranjeros 27 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 5 horas (ida y vuelta)

Unidad: Máquina diesel eléctrica

Quito-Riobamba

Todos los Sábados

Salida desde la estación de Chimbacalle a las 8:h00

COSTO

Adultos \$10.000

Niños \$10.000

Extranjeros 14 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 8 horas

Unidad: Máquina diesel eléctrica

Riobamba-Quito

Todos los Viernes

Salida de la estación de Riobamba a las 9:h00

COSTO

Adultos \$10.000

Niños \$10.000

Extranjeros 14 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 8 horas

Unidad: Máquina diesel eléctrica

Riobamba-Durán

Todos los lunes, miércoles, viernes, sábados y domingos

Salida de la estación de Riobamba a las 6:h00

COSTO

Adultos \$10.000

Niños \$10.000

Extranjeros 19 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 10 horas

Unidad: Máquina diesel eléctrica

Durán-Riobamba

Todos los martes, jueves, viernes, sábados y domingos

Salida desde la estación de Durán a las 6:h00

COSTO

Adultos \$10.000

Niños \$10.000

Extranjeros 19 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 10 horas

Unidad: Máquina diesel eléctrica

Riobamba-Bucay

Todos los martes y jueves

Salida desde la estación de Riobamba a las 7:h00

COSTO

Adultos \$7.000

Niños \$7.000

Extranjeros 16 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 4 horas

Unidad: Autoferro

Bucay-Riobamba

Todos los lunes y miércoles

Salida desde la estación de Bucay a las 7:h00

COSTO

Adultos \$7.000

Niños \$7.000

Extranjeros 16 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 4 horas

Unidad: Autoferro

Ibarra-San Lorenzo

Todos los días

Salida de la estación de Ibarra a las 7:h00

COSTO

Adultos \$12.000

Niños \$12.000

Extranjeros 20 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 8 horas

Unidad: Máquina diesel eléctrica

San Lorenzo-Ibarra

Todos los días

Salida de la estación de San Lorenzo a las 7:h00

COSTO

Adultos \$12.000

Niños \$12.000

Extranjeros 20 USD

Tiempo aproximado de recorrido: 8 horas

Unidad: Máquina diesel eléctrica

Las máquinas a vapor en su mayoría están siendo rehabilitadas para que realicen también recorridos por las rutas del Norte y del Sur. Proximamente se estará formulando nuevos itinerarios para estos ferrocarriles. Cabe recalcar que para la actividad turística, estos ferrocarriles a vapor son los más atractivos por su belleza, originalidad y antigüedad.

CAPACIDAD DE PASAJEROS

Coche 50 pasajeros

Autoferro 40 pasajeros

CAPACIDAD DE CARGA

Plataforma	30 toneladas
Vagones	30 toneladas

CAPACIDAD DE ARRASTRE

Cada máquina tiene una capacidad de arrastre de 200 toneladas.

CAPITULO VI

EL FERROCARRIL, UNA GRAN AVENTURA

6.1 Atractivos Turísticos

Los 965 kilómetros que atraviesa el ferrocarril, se encuentran constituidos por una diversidad de suelos y climas que influyen la flora y la fauna del recorrido. El ferrocarril ecuatoriano no solo es un medio de transporte, es una gran aventura con un singular espectáculo de donde se puede admirar toda esta diversidad de paisajes.

Los lugares por donde pasa el ferrocarril están formados por paisajes únicos, cada ruta encierra distintas experiencias y bellezas para ser admiradas; existen por tanto una inmensa variedad de atractivos que se constituyen de gran interés tanto para los turistas nacionales como para los extranjeros.

Cada provincia del país, encierra un sin número de hermosos lugares que, al viajar por el ferrocarril se podrá visitar y admirar. Es por esa razón que hemos clasificado a los atractivos principales por provincias; de la siguiente manera:

PROVINCIA DE ESMERALDAS

Esta provincia debe su nombre a las piedras preciosas que en ella se encontraron. Es una región rica en maderas finas, de gran potencial agrícola, pesquero y sobre todo turístico debido a la belleza de sus playas y sus paisajes. En esta provincia se encuentran ubicadas impresionantes selvas que se constituyen el refugio de una flora y fauna singular.

La Tolita: se encuentra ubicada al noreste de Esmeraldas, en la desembocadura del río Santiago. En este lugar se desarrolló la cultura Tolita hace 500 años antes de Cristo, fue un centro ceremonial. Aquí se encuentran arenales, hermosas playas, bosques, con un clima cálido-húmedo. Tiene gran flora y fauna tropical, tiene una población negra. En este lugar se han encontrado tesoros y piezas arqueológicas de gran importancia. No existe suficiente infraestructura turística ni hotelera.

San Lorenzo: ubicado al noreste de la provincia, en las costas del Pacífico. Se caracteriza por sus hermosas playas y paisajes. Se encuentra dentro de una zona amplia poblada de bosques tropicales, presentando facilidades para la caza. Tiene un clima cálido-húmedo y su población la constituye en su mayoría la raza negra. No dispone de una buena planta turística, siendo eso parte de la aventura de llegar a esta ciudad. Celebran sus fiestas de aniversario el 22 de

marzo, existiendo grandes celebraciones.

San Pedro: se encuentra ubicado al norte de San Lorenzo, es una playa de 3 kilómetros de extensión con una belleza exuberante. Tiene un clima tropical y extensas plantaciones cocoteras. Su población al igual que San Lorenzo es negra, y no dispone de una planta turística a pesar de su atraktividad.

PROVINCIA DE IMBABURA

A esta provincia se la conoce como la "Provincia de los Lagos", debido que dentro de esta se encuentran ubicados los lagos más importantes e impresionantes del Ecuador. Esta provincia tiene al menos 28 lagos y lagunas que forman parte del sistema de Parques Nacionales. Es una tierra generosa y fértil, apta para la agricultura. Se puede admirar paisajes interminables llenos de belleza y colorido.

Lita: ubicada al noreste de la ciudad de Ibarra, se puede observar el paisaje del descenso de la cordillera. Existe una variada flora y fauna de clima subtropical.

Salinas: es una población ubicada al norte de Ibarra, se encuentra sobre una extensa planicie de grandes bellezas. Tiene un clima cálido-seco, sus

pobladores son en su mayoría negros. El 15 de septiembre de cada año se realizan las fiestas en honor a la Virgen de las Lajas. Esta zona es típica para el cultivo de la caña de azúcar.

Ibarra: La ciudad de San Miguel de Ibarra es conocida como la "Ciudad Blanca". Se encuentra ubicada en el centro de la provincia de Imbabura, siendo su capital. Dentro de la ciudad se encuentran museos de arte y una arquitectura característica por el color blanco. Se realizan ferias artesanales los fines de semana. La ciudad se encuentra cruzada por el río Tahuando, a 19 kilómetros de esta se encuentra la Gruta de La Paz formada de manera natural y en donde se encuentra un santuario de veneración a la Virgen de La Paz. El 24 de septiembre se festeja la fiesta de los Lagos y el 16 de julio la fiesta de la Virgen del Carmen, ambas acompañadas de grandes danzas y mucho folcklor. Ibarra dispone de una infraestructura básica y de planta turística.

San Antonio: se encuentra al sureste de Ibarra, esta población se caracteriza por la existencia de hábiles artesanos del lugar. Encontramos obras hechas en pintura y en talla de madera, estas a su vez han alcanzado gran demanda dentro y fuera del país. Las viviendas son hechas de adobe y teja, típicas de la serranía ecuatoriana. Los primeros días de octubre, se celebra la fiesta de San Antonio. Esta va acompañada de danzas y música; se bebe la chicha de jora, siendo

esta la bebida típica.

Laguna de Yaguarcocha: su nombre significa "Lago de Sangre", debido a la masacre que hubo en defensa del Reino de Quito ante los Incas. Se encuentra a 3 kilómetros de la ciudad de Ibarra, tiene una extensión de 1,7 kilómetros. Alrededor de esta laguna existe una autopista donde se realizan competencias automovilísticas. A pesar de que el ferrocarril no pasa por la laguna, esta se constituye en un atractivo turístico digno de visitar. Cuenta con atención al turista en alojamiento, bar y comedor.

Cotacachi: se la considera como la capital musical del Ecuador, se destaca por sus artesanías de cuero repujado y la gran variedad de artículos de este material. Se puede observar desde esta ciudad el Cotacachi con 4.939 m. de altura; siendo la única montaña nevada de la provincia.

Laguna de Cuicocha: "Lago de los Cuyes", se encuentra en el cráter apagado del Cotacachi, tiene 2.500 m. de ancho y 3.200 m. de largo; su profundidad es aun desconocida. En el centro del lago sobresalen dos islotes. En el lado sur-este se encuentra ubicado un restaurante que además ofrece servicios de lancha a motor y barcas de remo. El ferrocarril realiza su recorrido cerca de la laguna. Este lago es un atractivo que ofrece un paisaje de incomparable belleza.

Iluman: a 17 kilómetros del sur de Ibarra, comunidad dedicada a la artesanía textil, pero conocida sobre todo por la práctica de "brujería" y curanderos. Sus construcciones son de adobe y paja.

Otavallo: es uno de los centros turísticos más famosos del país, especialmente por la feria indígena que atrae muchos turistas extranjeros. La feria se realiza los sábados desde las siete de la mañana en la tradicional Plaza del Poncho. Aquí se exponen una gran variedad de tejidos y artesanías. Los primeros días de septiembre se realiza la conocida fiesta del "Yamor", acompañada de bailes, actos deportivos y culturales. En esta festividad se prepara la bebida típica, la chicha del Yamor que es hecha en base a siete variedades de maíz.

Laguna de San Pablo: "Imbacocha", se ubica al pie del Imbabura a 3 kilómetros de la ciudad de Otavalo. Tiene 2.900 m. de largo, 2.600 m. de ancho y 48 m. de profundidad. Sus pobladores se dedican al trabajo con la totora, materia prima para sus artesanías. Es la laguna más explotada turísticamente, alrededor de ella se ubican varios tipos de alojamiento y restaurantes donde se puede disfrutar muchas veces de paseos por el lago. San Pablo se constituye un lago hermoso, tranquilo e impresionante ya que contrasta con el gran Imbabura de 4.630 m.

Lagunas de Mojanda: se encuentran a 16 kilómetros de la entrada de Otavalo. Son tres lagunas las que se constituyen como más importantes; Caricocha

(Lago Hombre), Huarmicocha (Lago Mujer) y Yanacocha (Laguna Negra); ubicadas en las faldas del volcán Fuya-Fuya de 4.267 m. Estas ocupan una extensa área rodeada de pajonales; su principal atractivo a más del paisaje que les entorna es la pesca de trucha.

San Rafael: se encuentra al sureste de Otavalo, se caracteriza por su maravilloso paisaje. La fiesta de San Juan se la realiza el 24 de junio y la de la Virgen en Semana Santa; en estas fechas se reúnen las comunidades indígenas. La población es indígena y las casas son hechas en base de tapial, barro y teja.

Peguche: ubicado a pocos kilómetros de Otavalo; cerca se encuentra la cascada del mismo nombre de impresionante belleza. El 19 de abril se realiza la fiesta del Indio, la de San Juan y San Pedro. Existen artesanías como tejidos de poncho, bufandas, etc... Su bebida típica es la chicha de jora y la población es indígena.

PROVINCIA DE PICHINCHA

Esta provincia se encuentra ubicada en la parte norte de la Región Interandina. Quito, capital del Ecuador se ubica en la falda oriental del gran Pichincha. La provincia se caracteriza por sus paisajes andinos espectaculares y de gran atractivo. Es una tierra agrícola pero a la vez industrial, posee grandes

plantaciones de flores de exportación en las zonas de Cayambe y Cumbayá. Tiene un suelo de carácter volcánico por lo que es rica en minerales.

Tabacundo: ubicado al noreste de Quito, frente a Cayambe. Tiene una impresionante vista de la cordillera de Los Andes; a pocos kilómetros se encuentran las ruinas de Cochasquí (punto de agua en la mitad), donde se puede apreciar pirámides truncadas en forma de "T", realizadas por la cultura Caranqui. Estas ruinas son de gran interés turístico. Existen cultivos de cebada y alfalfa; se puede practicar la pesca de truchas.

Cayambe: se encuentra al nor-orienté de Quito; en esta ciudad se puede apreciar un paisaje maravilloso. Es importante su ganadería; razón por la cual se realiza cada año la feria de agricultura y ganadería. Son importantes también los cultivos de cereales y tubérculos, son tradicionales los bizcochos y el queso de hoja. Tiene un clima frío; sus fiestas principales son la de San Pedro el 28 de Junio y la de Corpus Christi el 21 de mayo y el 24 de junio. A un lado de la ciudad se encuentra el majestuoso Cayambe coronado de nieve con 5.790 m. de altura; tiene un refugio. Cayambe dispone de una buena infraestructura básica y de mediana planta turística.

El Quinche: ciudad ubicada al nor-orienté de Quito, en el valle de Guayllabamba. Tiene un santuario muy visitado por la devoción a la Virgen del

Quinche. Sus fiestas se realizan el 21 de noviembre, aquí se realiza una gran romería con una peregrinación de miles de fieles provenientes de todas las regiones, principalmente de Quito.

Quito: capital del país ubicada en la parte norte. Es una de las ciudades más bellas de América y la más importante del Ecuador, no solo por ser la capital, sino por su riqueza turística que se constituye de gran atracción para los visitantes. Sus mayores atractivos son las iglesias coloniales; posee templos y conventos que son verdaderos monumentos a la cristiandad. Dentro de estos se encuentran guardados inolvidables tesoros de los maestros de la Escuela Quiteña. Las iglesias más importantes son La Catedral en la Plaza Mayor, San Francisco, La Compañía de Jesús, El Sagrario, La Merced, Santo Domingo, San Agustín, entre otras. Sus principales miradores son el de Guápulo, la Cima de la Libertad y el Panecillo, mismos que permiten admirar una vista panorámica de la ciudad. Por todo esto y por sus impresionantes paisajes, la ciudad fue declarada por la UNESCO "Patrimonio Cultural de la Humanidad".

Tambillo: su nombre significa pequeño paradero. Fue creado como estación del ferrocarril en 1908. Al costado derecho se observa el volcán Atacazo de 4.457 m. de altura. Al costado izquierdo se encuentra el volcán Pasochoa de 4.200 m., con un cráter en forma de herradura; es declarado como Bosque Protector. Hacia el oriente está el volcán Antisana de 5.075 m., con grandes

glaciares. En él, abundan los cóndores y las ovejas en estado salvaje. En las faldas del Antisana existen más de cuatro volcanes apagados.

Machachi: ubicado a 30 kilómetros al sur de Quito. Es una importante zona ganadera, existen abundantes truchas en el río San Pedro, cerca de la población. Es un lugar muy concurrido por sus aguas minerales de "Tesalia", de donde se obtiene el agua de Guitig. Existe un grupo étnico conocido como "El Chagra", mismo que participa en las famosas fiestas del Paseo del Chagra con música, toros de pueblo y mucho folcklor. Dispone de una buena infraestructura básica y una regular planta turística. A 2 kilómetros de Machachi, encontramos un desvío que nos lleva al conjunto montañoso llamado Illinizas, situados al oeste del nudo de Tiopullo. Está compuesto por dos picos piramidales que pueden ser escalados. El pico meridional tiene 5.305m. de altura. Otra de las elevaciones que podemos apreciar es el Corazón de 4.786 m.

PROVINCIA DE COTOPAXI

La provincia de Cotopaxi se ubica al sur de Pichincha; es una región de grandes atractivos como bosques, valles, lagunas y gran riqueza animal. Su mayor atractivo es el volcán Cotopaxi, mismo que puede ser observado desde grandes distancias. La provincia es esencialmente agrícola y ganadera; tiene una flora rica y variada.

Cotopaxi: el Cotopaxi, de 5.943 m, es considerado el volcán activo más alto del mundo. Tiene la forma de un cono perfecto; su nombre se lo interpreta como trono de la Luna o Cuello Blanco. A 4.800 m. se encuentra el refugio "José Rivas", el cual posee comodidades para el turista como tienda de alimentos, chimenea y camas. El volcán es visitado por andinistas nacionales y extranjeros. En las faldas del Cotopaxi se encuentra el Parque Nacional Cotopaxi.

Latacunga: es la capital y se ubica al centro oeste de la provincia. Es una hermosa ciudad, tranquila y plácida con calles típicas y bellas plazas. Ha sido destruída varias veces por los terremotos y las erupciones del Cotopaxi. Tiene una arquitectura de estilo colonial con la particularidad de que sus construcciones están hechas de piedra pómez. En la ciudad existe un santuario a la Señora del Salto y varios museos de arte colonial. El 24 y 25 de septiembre se realiza la muy conocida fiesta de "La Mama Negra", de origen incierto; mas se vincula a la presencia de los esclavos negros durante la colonia para el laboreo de las minas. Es una fiesta colectiva de colorido, danza, alegría y muchos personajes. Latacunga dispone de buena planta hotelera.

Tilipulo: a siete kilómetros de la ciudad de Latacunga, se encuentra lo que fue el monasterio, hacienda y obraje de Tilipulo en tiempos de la colonia. Esta hacienda de 3.200 m², perteneció en tiempos anteriores a un cacique Inca. Se lo considera de gran valor histórico y de gran interés turístico por su belleza.

Laguna del Quilotoa: de origen volcánico y de agua salada. Sus aguas son consideradas hipotermales y de fuerte mineralización. Se encuentra a 64 kilómetros de Latacunga por Zumbagua. Esta laguna es una de las más bellas e impresionantes del Ecuador, mas no existe atención alguna al turista.

Salcedo: se ubica al sur-este de Latacunga, en tiempos coloniales, esta ciudad fue conocida como San Miguel de Molleambato. Son muy famosos sus helados de frutas, es una población tranquila y acogedora. La Hostería Rumipamba de las Rosas se encuentra muy cerca de la ciudad. Salcedo dispone de buena infraestructura básica y hotelera.

Laguna de Yambo: ubicada cerca de Salcedo, está formada por una oquedad en la que se recogen las aguas lluvias. Su coloración es verde y por sus características geomorfológicas, no existe vida animal o vegetal. El ferrocarril pasa junto a esta laguna que encierra leyendas y mitos, siendo atractiva para el turista.

PROVINCIA DE TUNGURAHUA

Se encuentra ubicada en el centro de la Sierra ecuatoriana, tiene una variada topografía ya que está formada por volcanes, montes, planicies y valles. La provincia se dedica a la agricultura y ganadería y es la tercera provincia industrial

del país. La producción de frutas y flores ha hecho a Tungurahua célebre y atractiva.

Ambato: es la capital de la provincia ubicada al norte de esta. Se la llama la "Tierra de las Flores y de las Frutas" ya que se caracteriza por sus cultivos de flores y frutas en abundancia. Comúnmente a Ambato se lo conoce como la Ciudad de los Tres Juanes, por ser cuna de Juan Montalvo, Juan León Mera y Juan Benigno Vela, ilustres escritores de talla mundial. Los lunes se realiza la feria agrícola, artesanal e industrial. Anualmente en carnaval se celebra la famosa fiesta de las flores y de las frutas, acontecimiento que atrae a miles de turistas. Existe un grupo étnico que habita en esta zona llamados los Salasacas, destacados por su artesanía en la fabricación de tapices. Ambato dispone de buena infraestructura básica y de planta turística de calidad.

Baños: es la puerta de ingreso a la región amazónica, considerado el centro turístico de mayor importancia de la provincia. La ciudad se levanta al pie del Tungurahua, y está dotado de magníficas fuentes de aguas termales que han sido aprovechadas mediante la construcción de atractivos balnearios, que permiten el goce medicinal. Baños siempre ha llamado la atención por su gran belleza y riqueza natural. Tiene grandes establecimientos hoteleros de calidad.

Tungurahua y Carihuairazo: el Tungurahua es un volcán impresionante con 5.200 m. de altura, atractivo para realizar escalaciones hacia su cráter. Actualmente en su cima se encuentra una antena de televisión. El Carihuairazo conocido también como "Viento Bravo" de 5.020 m.de altura, fue en tiempos históricos tan alto como el Chimborazo, mas por diversos motivos se hundió. Al ascender se pueden admirar diversas lagunas y un gran paisaje andino.

PROVINCIA DE CHIMBORAZO

Se encuentra ubicado junto a la provincia de Tungurahua, formado por las tierras de mayor altura. A Chimborazo se la considera como la provincia de las cumbres andinas. Se destaca por tener una actividad agrícola diversificada, y una industria maderera, artesanal y textil.

El Chimborazo: se encuentra al pie de la línea férrea a 28 kilómetros al noreste de Riobamba. Es el nevado más alto del Ecuador, tiene 6.310 m. de altura y es considerado de gran atractivo turístico. Los indígenas lo llamaban Urcurazo (cerro de nieve). Sobre esta majestuosa montaña se realizan actividades como el andinismo, sky profesional, parapentismo, entre otros. Cuenta con dos refugios, el de los hermanos Carrel a 4.800 m. y el de Edward Whymper a 5.000 m. En estos refugios existen facilidades para la persona que visita la elevación. Al ascender se puede observar gran flora y fauna.

Urbina: se encuentra ubicado al pie del Chimborazo. Es el lugar de partida para la ascensión al Chimborazo y el punto más alto por donde atraviesa el ferrocarril (3.609 m.). Se pueden realizar caminatas y montar a caballo.

Riobamba: llamada la "Sultana de los Andes" por estar rodeada de nevados muy altos y encontrarse ubicada en el centro geográfico del país. Aquí se instituyó la Primera Carta Constituyente del Ecuador y se puso el actual nombre al país. Es una ciudad de gran atractivo, no solo por su paisaje, sino por sus museos religiosos en donde se conservan valiosas obras de arte. Se caracteriza por sus artesanías textiles, cerámica y tagua. Tiene construcciones de tipo colonial y dispone de termas muy conocidas como "Los Elenes", aguas curativas especialmente para enfermedades reumáticas y afecciones cutáneas.. El 21 de abril se festejan sus fiestas; cuenta con buena infraestructura básica y planta turística.

El Altar: se encuentra a 25 kilómetros al este de Riobamba, tiene una altura de 5.300 m. Su figura es irregular y está formado por nueve picos. Los indios lo llamaban Capac Urco (cerro sublime); es la cumbre más difícil de escalar. Tiene algunas lagunas en donde se realiza la caza y la pesca.

Cajabamba: a 20 kilómetros de Riobamba, es un lugar donde se conservan casas y templos de la época colonial. Sus construcciones son típicas de

bareque, adobe y teja. En este lugar se levantó por primera vez la ciudad de Riobamba, mas por el terremoto, solamente se conservan ruinas. Aquí está la iglesia más antigua del Ecuador, se trata con mucho arte la cerámica y la lana. Tiene por tanto importancia arqueológica, histórica y antropológica. Su población predominante es indígena.

Laguna de Colta: se ubica a 30 kilómetros de Riobamba, tiene un hermoso paisaje que la hace muy atractiva. Se puede realizar la pesca de truchas e ir a los baños termales muy cerca del lugar en Chuquipogyo que segun la leyenda eran preferidos por el inca Huayna-Cápac. Sus habitantes son hábiles en el trabajo de la totora. En un extremo de la laguna se encuentra la iglesia de Balbanera, misma que fue la primera en ser levantada por los españoles. Es importante la cría de ovejas, cultivo de hortalizas, tubérculos y legumbres.

Guamote: a 50 kilómetros de la ciudad de Riobamba, tiene una arquitectura de tipo colonial con construcciones de adobe, teja y paja. Su comida típica es el cuy asado y la chicha de jora. Aquí habitan los indígenas descendientes de los puruháes.

Palmira: esta población es conocida por el Señor de la Misericordia y la quebrada de aguas curativas de Pallayacu. Es una zona muy fría.

Tixán: conocido por las minas de azufre que en este poblado se encuentran. El ferrocarril pasa enfrente de las minas en donde actualmente no se extrae ya azufre.

Alausí: famosa por sus artesanías, tejidos, cerámicas y por ser un verdadero centro de producción agrícola. A poca distancia se encuentran las 200 lagunas de Azogoché, con extraordinaria flora y fauna. Tiene importancia histórica por haber sido escenario de las batallas de independencia y revolución Liberal. Se destaca además por sus ruinas coloniales; los jueves y domingos se realizan ferias agrícolas y artesanales. Existe la presencia de comunidades indígenas que tienen construcciones de adobe y madera. El 28 de junio se realizan las fiestas de San Pedro y San Pablo, patronos del lugar.

Nariz del Diablo: está ubicado a pocos kilómetros al sur de Alausí. Se constituye como un atractivo natural de 800 m. de altura. La Nariz del Diablo es un tramo muy famoso debido a que su construcción costó muchas vidas. El tren sube en zig-zag al altiplano de donde se puede observar un maravilloso paisaje.

Huigra: está en la parte sur de la provincia, próxima a las tierras bajas de la costa, entre dos hileras montañosas de las estribaciones andinas. Tiene un paisaje divino, lo que hace de este sitio un lugar único y de gran atractivo. Huigra

es otra estación del ferrocarril, en donde se cruzan las líneas que van hacia Riobamba en la Sierra o hacia Durán en la Costa. Es el lugar destinado para la recuperación de los enfermos del corazón, por lo que se le conoce como el "oasis de la eterna primavera". En el parque principal se encuentra un monumento a Eloy Alfaro. Tiene importancia histórica ya que se constituyó en campo de batalla de la Revolución Liberal y sitio donde murió Leonidas Plaza. En el cerro hay una gruta, donde se encuentra la Virgen de Lourdes; su fiesta religiosa es el 8 de diciembre. Huigra cuenta con infraestructura básica y regular planta turística.

PROVINCIA DEL GUAYAS

Se encuentra situada junto al Océano Pacífico en la Costa ecuatoriana. Es la provincia agrícola más importante del país, destacándose también por la ganadería, pesca, industria alimenticia, cemento y farmacéutica. Es el mayor mercado de demanda turística por sus hermosas playas y balnearios. La provincia no es montañosa, presentando un escaso relieve hacia el noroeste. Aquí se encuentra el famoso Río Guayas y el Golfo de Guayaquil. La ciudad capital de la provincia es Guayaquil, de gran importancia ya que es uno de los puertos más importantes del Ecuador. Es la ciudad de mayor actividad económica del país.

Bucay: es la primera estación de la llanura costeña, posee un clima típico subtropical. Sus paisajes son costeños encerrando de la misma manera flora y

fauna diferentes, lo que asombra al turista.

Naranjito: ubicado a 70 kilómetros al este de Guayaquil. Se caracteriza por sus construcciones típicas de la costa, posee un ambiente cálido y alegre. Se realizan cultivos de caña de azúcar en cantidades.

Milagro: se encuentra a 40 kilómetros al este de Guayaquil. Es una ciudad comercial, la segunda en importancia de la provincia del Guayas. Los domingos se realiza la feria agrícola artesanal, el producto principal de la ciudad es la piña y las plantaciones de caña de azúcar. Milagro tiene un gran movimiento comercial que se debe en parte a la presencia del ferrocarril. Dispone de planta turística; sus fiestas se celebran el 11 de septiembre.

Yaguachi: localizada a 30 kilómetros de Guayaquil, se constituye en un centro de cultivo arrocerero. Es una de las más antiguas ciudades de la provincia; fue uno de los sitios en que se realizó una de las fundaciones de Guayaquil. Se asienta a las orillas del río Yaguachi, lo que le da el nombre a la ciudad. La fiesta de San Jacinto se celebra el 10 de agosto, con la peregrinación de miles de fieles, principalmente de Guayaquil.

Durán: es un cantón de reciente creación, ciudad importante comercialmente y de gran valor histórico en la construcción del ferrocarril. Su

clima es cálido húmedo.

PROVINCIA DEL CAÑAR

Se encuentra ubicada al sur de la Región Interandina; al sur de la Provincia de Chimborazo. Tiene un gran potencial agrícola, minero, arqueológico y artesanal, que aun no está incorporado totalmente en la economía nacional.

Ingapirca del Tambo: se encuentra a 5 kilómetros de la ciudad de Cañar. Ingapirca es palabra quechua que significa Muro o Pared del Inca. Se lo considera como el mayor atractivo turístico de la provincia. Es un conjunto de construcciones incásicas que se levanta en una zona donde probablemente existió un importante asiento Cañari. Se conservan hasta ahora castillos de piedra. Existen grupos indígenas diseminados por los alrededores. A muy corta distancia del templo inca, está el Museo de Ingapirca, inaugurado en 1987.

Laguna Culebrillas: ubicada a pocos kilómetros de Ingapirca, es la laguna más importante de la provincia; mide 1.350 m. de largo y 445 m. de ancho. Era la laguna sagrada de los cañaris y de los incas; donde celebraban sus ritos alrededor de esta. En el fondo y bordes de la laguna se han encontrado ruinas arqueológicas.

Biblián: población situada a 10 kilómetros de Azogues. Es una zona apta para la ganadería y la fabricación de quesos. Su población es católica, tienen muchos santos e imágenes que veneran. Demuestran su devoción sobre todo a la Virgen del Rocío (llamada así, porque ante una sequía prolongada, la gente imploró la intervención de la Virgen, esa misma tarde cayó un gran rocío salvándose los sembríos), esta Virgen tiene un santuario construido sobre un peñasco que puede ser observado desde muy lejos. Se dice que la imagen de esta Virgen quedó inactiva en el terremoto que destruyó a toda la construcción. Cada 8 de septiembre se realizan romerías por el santuario; los viernes la población realiza la feria popular, donde hay gran afluencia indígena.

Azogues: es la capital de la provincia y se encuentra al sur de la misma. Su nombre viene de azoguez o minas que se explotaban en el lugar. Se caracteriza por sus variados cultivos de trigo, cebada, maíz, papas, entre otros y por sus artesanías como las fajas de doble cara. Aquí habitan comunidades cañaris, sus construcciones son de adobe y teja. Sobresale la joya colonial de América, la Iglesia de San Francisco, en cuyo interior se encuentra la Virgen de la Nube. A pocos kilómetros se encuentra la fábrica de cemento Guapán, que le da una cierta importancia industrial.

El Cojitambo: cerro de singulares características ya que adquiere diferentes formas de acuerdo al sitio de donde se lo admire. Se encuentra a 7

kilómetros de Azogues y tiene una altura de 2.799 m. El Cojitambo está lleno de leyendas, desde ahí se llega a admirar alrededor de 30 kilómetros el indescriptible paisaje de la provincia. Este monte era el refugio del Inca cuando soportaba alguna derrota; se han encontrado ruinas de edificaciones. Posee además una cueva de murciélagos llamada Mashojúctu.

PROVINCIA DEL AZUAY

Situada en la parte sur del país, toda esta zona encierra los valles quizás más amplios y hermosos de la Región Interandina. No tiene montañas elevadas, su actividad principal es la agricultura, ganadería, minería, artesanía, industria textil, comercio y turismo. La provincia tiene un sin número de lugares de interés como la laguna del Cajas, de Buza, de Mailas, las Tres Lagunas, la de Ayllón, el Bosque de Mazán, entre otros.

Cuenca: se ubica al norte de la provincia, se la considera como uno de los mayores atractivos del país. La ciudad se encuentra asentada sobre la antigua ciudad incásica de Tomebamba, donde se encuentran museos religiosos, obras de arte y construcciones de tipo colonial, entre estos la majestuosa Catedral de construcción romántica en la que sobresale el oro, el mármol y el tamaño de sus cúpulas azules. Cuenca ha dado al Ecuador varias generaciones de poetas, escritores, artistas, periodistas, maestros, políticos y diplomáticos. Se caracteriza

por sus artesanías en paja toquilla, filigrana, cuero, mármol y cerámica que son conocidas a nivel nacional e internacional. La ciudad puede ser admirada desde la loma de Turi, mirador natural en donde se encuentra la gruta en que según la tradición se apareció el Señor de Belén. Cada semana se realizan ferias artesanales y agrícolas; sus fiestas se celebran el 3 de noviembre. Su personaje típico es la Chola Cuencana.

Baños de Cuenca: ubicada a pocos kilómetros al sur de Cuenca y de la Estación del Ferrocarril. Es un importante centro turístico no solo por sus aguas termales, sino también por sus artesanías en tejidos bordados a mano y en trabajos de tela de caucho. El pueblo tiene un santuario en el cual se venera a la Virgen de Guadalupe.

Gualaceo: hermosa población ubicada a 35 kilómetros al oriente de Cuenca, siendo uno de los principales centros turísticos. Gualaceo se caracteriza por sus artesanos de cuero y zapateros. En la plaza del pueblo se despliega el mercado con sus tiendas.

Chordeleg: centro artesanal por excelencia a 10 minutos al sur-este de Gualaceo. En él se encuentra vestidos con bordados folclóricos, muebles pintados con vivos colores, trabajos en paja toquilla y creativos diseños. La joyería ha alcanzado en Chordeleg su máxima expresión. Los trabajos en filigrana, en oro y

plata son realmente delicados y bellos.

Todos estos atractivos turísticos podrán ser visitados al realizar el viaje por el Ferrocarril Ecuatoriano, mas existen rutas que por diversas circunstancias están fuera de servicio actualmente. Tal es el caso del tramo Quito-Ibarra y la ruta Riobamba- Cuenca.

6.2 Parques y Areas de Conservación

El Ferrocarril recorre un sin número de lugares hermosos y muy atractivos para los que realizan este viaje, pero a más de visitar estos sitios, el tren pasa por algunas áreas protegidas del Ecuador, mismas que se encuentran influenciadas por este. Estas áreas ecológicas son:

PARQUE NACIONAL COTOPAXI

Tiene una superficie de 33.939 ha., ubicado a 60 kilómetros al sur de Quito. Ocupa parte de las provincias de Cotopaxi, Pichincha y Napo. Esta zona presenta gran variedad de mamíferos, aves y varias especies endémicas. El mamífero de mayor población es el conejo de páramo. Se le considera uno de los mejores lugares para los aficionados a la fotografía y la recreación. Los turistas tienen la oportunidad de admirar a través del recorrido en ferrocarril paisajes y

vegetación andina.

PARQUE NACIONAL DEL CAJAS

Tiene una superficie de 28.800 ha. y se encuentra a 30 kilómetros al occidente de la ciudad de Cuenca, sobre la Cordillera Occidental de Los Andes. En su interior existen 275 lagunas, constituyéndose por tanto en un verdadero escenario turístico. Tiene un gran bosque primario y ríos que nacen y se dirigen hacia el océano o hacia la llanura Amazónica. Tiene flora y fauna característica y vestigios de culturas precolombinas. El viaje en ferrocarril permitiría observar lagunas y paisajes asombrosos.

RESERVA ECOLOGICA COTACACHI - CAYAPAS

Tiene una superficie de 204.420 ha. y se ubica entre las provincias de Imbabura y Esmeraldas, desde las estribaciones de la Cordillera Occidental de los Andes hasta las playas de Esmeraldas. Forman parte de la reserva los ríos Cayapas, Santiago y Esmeraldas. Consta de climas que van desde el páramo hasta la selva inhóspita y el pantano tropical. Se encuentra aquí situada la Laguna de Cuicocha. Al viajar por la ruta Ibarra-San Lorenzo, se podrá observar los paisajes del bosque tropical, las lagunas, y los ríos que en esta reserva se encuentran.

RESERVA ECOLOGICA CAYAMBE - COCA

Cuenta con una superficie de 403.103 ha., está entre las provincias de Imbabura, Pichincha y Sucumbíos. Dentro de la reserva se encuentra el volcán Cayambe. Tiene una gran variedad de flora y fauna que son estrictamente protegidas. A la entrada de la reserva se encuentran las aguas termales de Papallacta. Existen además numerosas lagunas y cascadas. El paseo por las rieles del ferrocarril permite admirar los bosques, la nieve y las lagunas que se constituyen paisajes propios de la zona.

AREA NACIONAL DE RECREACION EL BOLICHE

Con una superficie de 1.077 ha.; está dentro del Parque Nacional Cotopaxi, a 63 kilómetros al sur de Quito. En El Boliche crecen extensos bosques de pino y ciprés. Su fauna no es abundante pero se puede encontrar conejos, lobos y venados. Existen cabañas para que el turista al llegar en tren, pueda disfrutar tranquilamente del paisaje andino que esta área ofrece.

RESERVA DE PRODUCCION FAUNISTICA DEL CHIMBORAZO

De 58.560 ha., extendiéndose en las provincias de Chimborazo, Bolívar y Tungurahua a 163 kilómetros al sur de Quito. Su principal atractivo es el volcán Chimborazo y el Carihuairazo. Su principal objetivo es la preservación de

especies propias del ecosistema andino como la vicuña, la llama y la alpaca. Se considera un excelente lugar para la práctica de la fotografía. El paseo en el ferrocarril del sur, permite disfrutar del paisaje andino y los nevados.

BOSQUE PROTECTOR PASOCHOA

Ubicado a 5 kilómetros de Amaguaña y 45 minutos de Quito. Fue establecido en 1982 y tiene una superficie de 320 ha. localizadas en la hacienda "Pilopata de Monjas" de propiedad del Ministerio de Agricultura y cedido a "Fundación Natura", por el tiempo de 14 años. Sobre este se encuentran más de cien especies de aves. Cuenta con 5 senderos ecológicos y tres áreas de actividades: conservación ecológica, investigación científica y educación ambiental. El visitante se llevará un inolvidable recuerdo de esta experiencia.

CAPITULO VII

UN CAMINO HACIA UN NUEVO FUTURO

7.1 La Actividad Turística a Largo Plazo

El turismo como actividad ha llegado a generar increíbles ingresos para muchos países que en base a una buena planificación lo llevan a cabo. Es por esa razón que se ha constituido como una de las labores más importantes y a la vez beneficiosas para la economía de cualquier país.

Actualmente se da mucha importancia al deseo de viajar y conocer ambientes distintos a los de siempre. El desarrollo de la tecnología, ha permitido que el hombre viaje y disfrute de entornos distintos con mayores facilidades cada vez. La necesidad que por tanto el hombre expresa es la de tener una buena atención, facilidades, confort, seguridad, entretenimiento, servicio e innovación. Estas necesidades son las que al cubrirlas llevan al éxito y a la generación de beneficios. La actividad turística requiere de mucha dedicación y profesionalismo; principalmente porque la competencia cada vez es más dura.

El Ecuador está dotado por un sin número de recursos sumamente

atractivos por su originalidad. A pesar de esto, el turismo no ha crecido como en otros países debido a muchas circunstancias; entre estas la falta de una buena planificación y dirección hacia el mejoramiento de la actividad.

El turismo es definitivamente el futuro del país por todos los beneficios que con esta actividad se generan. Es por eso que a éste se lo debe considerar como un factor primordial y constituirlo en una labor vital para el crecimiento. Se deben formular las bases para fomentar un turismo a largo plazo, que genere rentabilidades y un gran desarrollo.

Se dice que una actividad a largo plazo es aquella que se expande a través del tiempo y la experiencia; dependiendo también de la vida útil de la actividad. El turismo sobre todo en nuestro territorio tiene gran futuro. El buen manejo de la actividad ferroviaria podría abrir nuevos caminos y excelentes oportunidades para constituir al turismo en una actividad a largo plazo con beneficios en todo aspecto.

7.2 El Ferrocarril, una Inversión Rentable?

Toda inversión busca obtener grandes rentabilidades; el turismo actualmente ha llegado a convertirse en una de las actividades de mayor rentabilidad a nivel mundial principalmente por el deseo de viajar y conocer.

Razones sobran para confirmar que el ferrocarril ecuatoriano es un

atractivo turístico a nivel nacional e internacional, que a través de un buen manejo podría convertirse en una actividad sumamente rentable debido a todas las características que posee. Entre las razones principales por las que el ferrocarril se podría constituir en un generador de beneficios para el país están:

POR LA DIVERSIFICACION DE RECURSOS TURISTICOS

El turismo en el país se ha concentrado en contadas áreas como son Galápagos, Quito y la Amazonía; sin tomar en cuenta otros recursos. Los beneficios que el turismo genera se han centralizado solamente en estos atractivos; mediante la explotación adecuada del ferrocarril se podría lograr una diversificación de recursos y encontrar otras alternativas de desarrollo turístico. A través de éste, se hallarían atractivos turísticos de indescriptible belleza que, por medio de una buena administración se convertirían en un potencial turístico para beneficio del país.

POR SU VALOR HISTORICO

El ferrocarril ecuatoriano no es solamente un medio de transporte; sino que es parte primordial de la historia del Ecuador. Cada trecho tiene gravado momentos de gran importancia como las inauguraciones, las tomas de poder, revoluciones, etc... y momentos realmente trágicos de la vida nacional como la

muerte de muchos ecuatorianos, los destierros, las guerras civiles, etc.... Es por eso que al ferrocarril se lo debe hacer conocer como patrimonio histórico nacional, siendo esto de gran interés y atracción tanto para personas a nivel internacional como nacional.

POR SU ORIGINALIDAD

En el mundo la tecnología a dado grandes pasos hacia el desarrollo y los ferrocarriles no están fuera de estos cambios. La modernización y la sofisticación por motivos de necesidad de energía, velocidad, confort, seguridad, tiempo, entre otros, han convertido a la locomotora de vapor en un sistema de transporte inadecuado y actualmente en extinción sobre todo en los países desarrollados. Es por esa razón que este tipo de ferrocarril es realmente atractivo y original por lo que se convierte en un atractivo turístico único que, al explotarlo adecuadamente, nos generaría buenos beneficios.

POR LOS PRECIOS

Las tarifas del ferrocarril ecuatoriano son bajas sobre todo para los turistas extranjeros, quienes poseen un mayor poder adquisitivo. Esto convierte al tren y al autoferro en un producto turístico al alcance de todos. Al tener una buena administración que incluya la modernización de toda la empresa, las tarifas no

seguirían siendo las mismas, mas el precio aún sería relativamente bajo en comparación a los precios de los ferrocarriles sofisticados en los países desarrollados.

POR LAS CARACTERISTICAS DEL VIAJE

El ferrocarril no es solamente un transporte, es el medio por el cual se puede admirar toda la riqueza del país, la diversidad de suelos y paisajes que existen a lo largo del trayecto, la geografía que encierra, los diferentes climas, fauna y flora en un espacio relativamente chico. El viaje brinda espectáculos inolvidables y sumamente atractivos en base a un paisaje heterogéneo que muestra toda la riqueza del Ecuador.

Por estas razones y por muchas más, el ferrocarril en base a una buena planificación, dirección y manejo podría ser un futuro en la actividad turística del país. Y no solo por el beneficio que traería este gran atractivo, sino porque en base a éste, proliferarán otras actividades como la hotelería, la restauración, actividades de entretenimiento, culturales, etc... Es decir, que con una explotación adecuada de este medio de transporte, se podría generar trabajo, dinero y por ende desarrollo y crecimiento para el país.

7.3 Empresas que Apoyan al Ferrocarril Vinculadas a la Actividad Turística

El turismo fue tomando cada vez más importancia en el Ecuador; es por eso que se empezaron a formar desde tiempos atrás agencias pioneras para desarrollar la actividad turística en el país. Metropolitan Touring fue una estas agencias que impulsó al turismo ecuatoriano; tiene más de 40 años de experiencia en la operación de itinerarios por todo el país.

Esta agencia ha sido la única que ha tomado en cuenta el valor que encierra la explotación ferroviaria; y es por eso que desde 1979 han llevado a cabo programas en base a la aventura con el ferrocarril. Operaban la ruta Quito-Guayaquil, paquete que incluía alojamiento en Riobamba y algunas comidas.

La destrucción de parte del trayecto en 1982, hizo que esta agencia opere las rutas Quito-Riobamba, Alausí-Guayaquil y Alausí-Cuenca. Actualmente por la falta de interés y mantenimiento de las autoridades hacia la vía ferroviaria, Metropolitan Touring ha llegado a tener acceso solamente en la ruta Riobamba-Chanchán y Chanchán-Bucay-Guayaquil.

Ofrece paquetes completos que incluyen traslados en bus desde Quito a Riobamba, desde Chanchán hacia Ingapirca y Cuenca con sus respectivos alrededores. Específicamente tiene tres clases de programas que incluyen

almuerzos, alojamientos y traslados. Estos son:

- Quito / Riobamba / Quito
- Quito / Riobamba / Guayaquil
- Quito / Riobamba / Cuenca

Metropolitan Touring para realizar estos inolvidables viajes posee el Expreso Metropolitan Touring, tren propio de la empresa con una adecuada remodelación para brindar al turista toda clase de confort. Tiene la capacidad de llevar a 40 pasajeros, con plataforma y rieles por encima para que las personas que quieran viajar arriba lo puedan hacer. Si este transporte no se encuentra disponible por cualquier razón, la agencia alquila a la Empresa de Ferrocarriles el coche 124 que tiene la misma capacidad.

Es así como el ferrocarril aunque en un grado mínimo, es utilizado para desarrollar la actividad turística en el país. No cabe duda que al tener apoyo de los gobiernos de turno, este medio de transporte podría llegar a constituirse en un gran impulsor para el desarrollo del Ecuador.

CONCLUSIONES

- El turismo es una actividad mundial generadora de beneficios y utilidades. Su desarrollo y crecimiento dependen de la planificación, dirección y manera de operarlo. De igual forma, la calidad del servicio y la atención son factores cruciales para conducir a esta actividad exitosamente.
- El ferrocarril es uno de los medios de transporte de pasajeros y de carga más utilizado a nivel mundial. Brinda un sin número de facilidades y genera grandes beneficios.
- Por lo que es, el ferrocarril es considerado como un atractivo turístico de gran demanda en todo el mundo. Los innumerables paseos ferroviarios, sus diferentes diseños, originales decoraciones y las satisfacciones que genera; verifican que la actividad turística a través de este medio procrea rentabilidades.
- El ferrocarril ecuatoriano es una alternativa turística que hasta ahora no se la ha podido explotar adecuadamente por varios factores ya sean externos o internos. No obstante, es un importante medio de movilización sobre todo para ciertos lugares en donde no se ha visto crecimiento alguno.

- Por toda la variedad de paisajes, espectáculos, diversidad y características que encierran las tres grandes rutas ecuatorianas, el ferrocarril es el camino hacia el crecimiento turístico y económico del país.

- La modernización de la actividad ferroviaria, en base a una dirigida planificación, coordinación y manejo es crucial y de vital importancia para descentralizar la actividad turística en el país y explotar adecuadamente la belleza que el Ecuador ofrece.

RECOMENDACIONES

- La planificación y el análisis de los recursos turísticos ecuatorianos son factores primordiales para llegar a una adecuada y completa explotación en esta rama. Para ello, en primer plano se debe dar la importancia real que el turismo en sí como actividad se merece.
- El turismo es considerado un generador de ingresos y beneficios, mas es de vital importancia el profesionalismo y la preparacón de las personas que lo impulsan. Se debe tomar en cuenta que la competencia es creciente y que la calidad del servicio y atención al turista cada día progresa.
- El Ecuador es un país en vías de desarrollo que posee la cualidad de contar con un recurso natural excepcional. Aprovechar este medio crearía una ventaja competitiva frente a países que dependen de la actividad. El ferrocarril es un recurso que ha sido fomentado desde principios de siglo, proporcionarle una correcta utilización con fines turísticos, otorgaría al país nuevos caminos relacionados con este objetivo.

- Dar soluciones rápidas y concretas para el arreglo y modernización del ferrocarril ecuatoriano es un factor importante para el crecimiento turístico del país. La falta de interés conduce al estancamiento de la actividad y al lento crecimiento.

GLOSARIO

Abgdo. Abdalá Jaime Bucaram: Nace el 20 de febrero de 1952 en Guayaquil. Presidente de la República en 1996 hasta 1997.

Abgdo. Jaime Roldós Aguilera: Nació el 5 de noviembre de 1940 en Guayaquil y muere el 24 de mayo de 1981 en accidente de aviación en Zapotillo-Loja. Gobierna desde 1979 hasta 1981.

Arq. Sixto Durán Ballén: Nació el 14 de julio de 1921 en Boston-Estados Unidos. Ejerce el Gobierno de la República desde 1992 hasta 1996.

Atractivos Turísticos: Son aquellos recursos que pueden ponerse a la venta. Estos pueden ser naturales, folclóricos, manifestaciones culturales, acontecimientos programados.

Dr. Alfredo Baquerizo Moreno: Nace el 28 de septiembre de 1859 en Guayaquil y fallece el 20 de marzo de 1951 en Nueva York. Asume la Presidencia en 1916 y la deja en 1920.

Dr. Antonio Borrero y Cortázar: Nació el 28 de octubre de 1827 en Cuenca y muere el 9 de octubre de 1911 en Quito. Ejerció la Presidencia de la República en 1875 hasta 1876.

Dr. Antonio Flores y Jijón: Nace el 23 de octubre de 1833 en la ciudad de Quito y fallece en Ginebra - Suiza el 30 de agosto de 1915. Su período Presidencial fue de 1888 a 1892.

Dr. Camilo Ponce Enriquez: Nace el 31 de enero de 1912 en Quito y muere el 14 de septiembre de 1978 en Quito. Gobierna desde 1956 hasta 1960.

Dr. Gabriel García Moreno: Nació el 24 de diciembre de 1821 en Guayaquil, y muere el 6 de agosto de 1875 en Quito. Presidente de la República en el período de 1861 a 1865 y posteriormente en 1869 hasta 1875. Fue asesinado a machetazos en el portal del Palacio de Gobierno por Faustino Lemus Rayo.

Dr. Gonzalo Córdova: Nació el 15 de julio de 1863 en Cuenca y murió el 13 de abril de 1928 en Valparaíso-Chile. Ejerce su mandato en 1924 hasta 1925.

Dr. Isidro Ayora Cueva: Nace el 31 de agosto de 1879 en Loja y muere el 22 de marzo de 1978 en Los Angeles-Estados Unidos. Asume la Presidencia de la República en 1929 y la deja en 1931.

Dr. José Luis Tamayo: Nace el 29 de julio de 1858 en Chanduy -Guayas y muere el 7 de julio de 1947 en Guayaquil. Presidente en el período de 1920 a 1924.

Dr. José María Plácido Caamaño: Nació el 5 de octubre de 1838 en Guayaquil y murió el 31 de diciembre de 1901 en Sevilla-España. Gobierna desde

1884 hasta 1888.

Dr. José María Velasco Ibarra: Nace el 19 de marzo de 1893 en Quito y muere el 30 de marzo de 1979 en esta misma ciudad. Ejerce la Presidencia de la República en varios períodos: En 1934 hasta 1935; en 1944 a 1947; en 1952 hasta 1958; durante 1960 hasta 1961; en 1968 a 1970 y desde 1970 hasta 1972.

Dr. Isidro Ayora Cueva: Nace el 31 de agosto de 1879 en Loja y muere el 22 de marzo de 1978 en Los Angeles-Estados Unidos. Asume la Presidencia de la República en 1929 y la deja en 1931.

Dr. Luis Cordero Crespo: Nace el 8 de abril de 1833 en la Provincia del Cañar y muere el 30 de enero de 1912 en Cuenca. Su período Presidencial fue de 1892 a 1895.

Dr. Osvaldo Hurtado Larrea: Nace el 26 de junio de 1939 en Chambo-Provincia de Chimborazo. Ejerce su período Presidencial en 1981 hasta 1984.

Dr. Otto Arosemena Gómez: Nació el 19 de julio de 1925 en Guayaquil y murió el 20 de abril de 1984 en Salinas-Guayaquil. Fue Presidente de la República en 1966 hasta 1968.

Dr. Rodrigo Borja Cevallos: Nace el 19 de junio de 1935 en Quito. Su período Presidencial fue en 1988 hasta 1992.

Ferrocarril: Del latín *ferrum*, hierro y de *carril*, carril de hierro. Serie de vagones enlazados unos con otros y arrastrados por una locomotora.

Gral. Eloy Alfaro Delgado: Nació el 25 de junio de 1842 en Montecristi-Manabí y muere el 28 de enero de 1912 en la ciudad de Quito. Gobernó el país durante dos periodos presidenciales. Desde 1897 a 1901 y posteriormente en 1907 a 1911. Muere inmolado y quemado en el Parque El Ejido.

Gral. Ignacio de Veintimilla: Nace el 31 de julio de 1828 en Quito y muere el 19 de julio de 1908 en la misma ciudad. Presidente en el periodo de 1878 hasta 1882.

Gral. Leonidas Plaza Gutierrez: Nace el 18 de abril de 1865 en Charapoló-Manabí, y muere el 17 de noviembre de 1932 en Huigra-Chimborazo. Presidente Constitucional por dos periodos; en 1901 hasta 1905 y desde 1912 a 1916.

Infraestructura: Son todos los servicios básicos indispensables para la creación de la estructura turística. Ejm: agua, telecomunicaciones, alcantarillado, luz, etc...

Ing. León Febres Cordero Rivadeneira: Nació el 9 de marzo de 1931 en la ciudad de Guayaquil. Gobierna desde 1984 hasta 1988.

Locomotora: Unidad motriz del ferrocarril, capaz de trasladarse u arrastrar vagones sobre una vía férrea.

Planificación: Es la acción que consiste en la determinación de objetivos, ordenación de los recursos materiales y humanos disponibles, establecimiento de métodos y técnicas a emplear, precisión en la forma de organización, así como todas las especificaciones necesarias, para que la conducta de las personas sea encauzada de manera racional.

Revolución Liberal: Ocurrida en 1895 y liderada por Eloy Alfaro. Representó el triunfo político de la burguesía. Fue parcial en sus alcances pero suficientemente radical para sacudir la ideología del país. El poder central se robusteció y creció, se consagraron nuevas instituciones, soberanía popular, libertad de conciencia, de cultos, de imprenta, se abrieron condiciones para el establecimiento de nuevos partidos políticos, se secularizó el Estado con resistencia de la jerarquía, se establecieron leyes como el Matrimonio Civil y Divorcio, de Cultos, la religión católica deja de ser oficial, la Iglesia perdió establecimientos educacionales. Se dio impulso a la organización popular.

Sr. Carlos Julio Arosemena Tola: Nace el 12 de abril de 1888 en Guayaquil y muere el 20 de febrero de 1952 en esa misma ciudad. Gobierna en el período de 1947 a 1948.

Sr. Galo Plaza Lasso: Nació el 17 de febrero de 1908 en Nueva York-Estados Unidos y murió el 28 de enero de 1987 en Quito. Ejerce su período Presidencial en 1948 hasta 1952.

Sr. Lizardo García: Nació el 26 de abril de 1841 en Guayaquil y murió el 28 de mayo de 1927 en esa misma ciudad. Gobierna en 1905 hasta 1906.

Turismo: Es el conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas fuera de su lugar habitual de residencia, en tanto que dichos desplazamientos y permanencia no esten motivados por una actividad lucrativa principal, permanente o temporal.

BIBLIOGRAFIA

- ASECUT (Asociación de Agencias de Viaje y Operadores de Turismo); **"Expedición Ecuador"**; Empresa Editora Porvenir; 1996; pag 26-31; Quito-Ecuador.
- Angel Acerenza Miguel; **"Administración del Turismo"**; Editorial Trillas; Vol 2; 1992; pag 73-108; México.
- Ayala Mora Enrique; **"Nueva Historia del Ecuador"**; Editorial Grijalbo Ecuatoriana LTDA; Vol 9; 1996; pag 121-138; Quito-Ecuador.
- CETUR; **"Ecuador, una Elección Natural"**; Editores Imprenta Mariscal; 1995; Quito-Ecuador.
- Diario Hoy; **"Rutas del Ecuador"**, Editores e Impresores EDIMPRES S.A.; Quito-Ecuador.
- **"Diccionario Enciclopédico Salvat"**; Salvat Editores; Vol 11; 1985; pag 1392-1394; España.
- ENFE; Folleto Informativo; **"La Aventura de Viajar en el Ferrocarril Ecuatoriano"**; 1997; Quito-Ecuador.

- Información Vía Internet; "**Transportation Trains and Railroads**".
- Investigación de Campo.
- Mena Claudio; "**Aquí, Ecuador**"; Editorial de la Biblioteca Ecuatoriana de la Familia; 1993; Quito-Ecuador.
- Metropolitan Touring; "**Folleto Informativo En Tren**"; 1997; Quito-Ecuador.
- Microsoft Encarta; "**Rails**"; Multimedia Encyclopedia; 1994.
- "**Nueva Enciclopedia Larousse**"; Editorial Planeta; Tomo 4; 1984; pag 3921-3925; España.
- Rodríguez Saltos Roberto; "**La Región Interandina Ecuatoriana**"; Editorial Freire; 1996; Riobamba-Ecuador.
- Rojas Vásconez Vicente, Bravo Silva Carlos; "**Nuestro Ferrocarril**"; Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado ENFE, Editora Nacional; 1992; Quito-Ecuador.

A N E X O S

**TOTALES MUNDIALES
LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES (1)
(EN MILES)**

1991	466 044	(cr)
1992	503 617	(cr)
1993	518 258	(cr)
1994	546 260	(cr)
1995	567 402	(ep)

(1) EXCLUIDO VISITANTES DEL DIA
(cr) CIFRAS REVISADAS
(ep) ESTIMACIONES PRELIMINARES

**INGRESOS POR TURISMO (1)
A NIVEL MUNDIAL
(MILLONES \$ EEUU)**

1991	271 827	(cr)
1992	308 596	(cr)
1993	313 963	(cr)
1994	346 674	(cr)
1995	372 585	(ep)

(1) EXCLUIDOS LOS INGRESOS POR TRANSPORTE INTERNACIONAL
(cr) CIFRAS REVISADAS
(ep) ESTIMACIONES PRELIMINARES

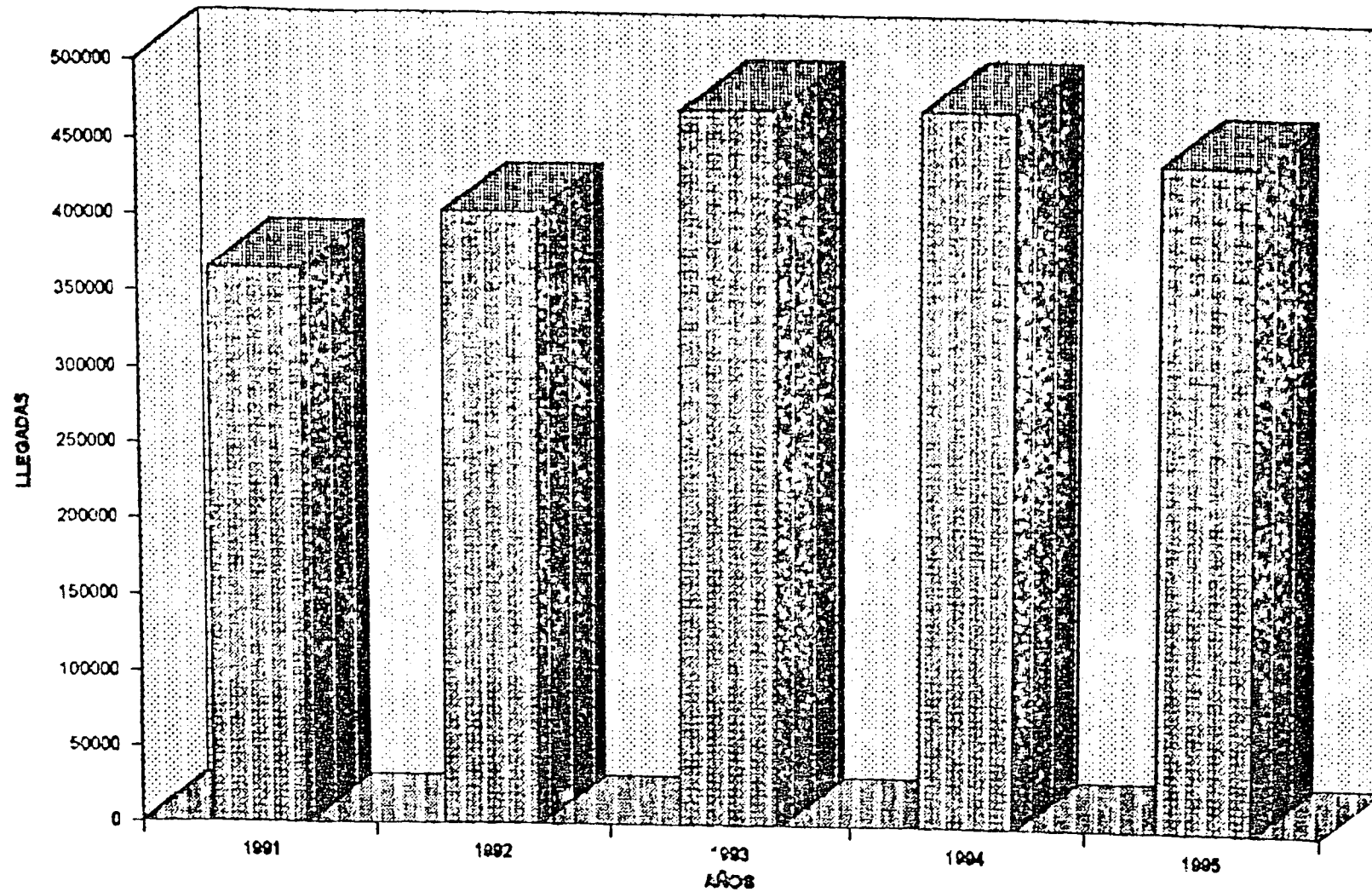
FUENTE : COMPENDIO DE ESTADISTICAS DEL TURISMO - OMT -

**LLEGADA DE EXTRANJEROS AL ECUADOR POR PAIS DE
NACIONALIDAD Y CONTINENTE AÑOS: 1991-1995**

	1991	%	1992	%	1993	%	1994	%	1995	%
AFRICA	323	0,11	448	0,11	525	0,11	492	0,11	712	0,16
LAS AMERICAS	295.819	81,14	323.233	80,13	373.363	80,31	364.887	77,33	330.537	75,23
AMERICA DEL NORTE	74.391	20,40	84.920	21,03	98.593	20,92	104.252	22,09	103.029	23,44
Canadá	8.693	1,58	8.251	1,55	7.317	1,55	8.289	1,76	7.909	1,80
Estados Unidos	68.698	18,84	78.669	19,51	91.276	19,38	95.963	20,33	95.120	21,84
AMERICA CENTRAL	10.368	2,84	11.511	2,85	18.518	3,50	15.591	3,30	15.387	3,50
Costa Rica	2.854	0,78	3.890	0,92	8.373	1,35	4.830	1,02	3.629	0,83
México	3.021	0,83	3.238	0,80	5.068	1,07	4.781	1,01	5.188	1,18
Panamá	2.292	0,33	2.200	0,55	2.342	0,50	3.033	0,64	3.347	0,78
Otros Países A.Central	2.201	0,60	2.393	0,59	2.747	0,58	2.967	0,63	3.206	0,73
AMERICA DEL SUR	209.378	57,43	224.378	55,64	280.873	55,34	242.813	51,41	208.597	47,89
Argentina	11.597	3,18	11.412	2,83	10.743	2,28	8.650	1,83	8.188	1,88
Bolivia	1.936	0,53	2.177	0,54	2.691	0,57	2.430	0,51	2.354	0,54
Brasil	3.989	1,09	4.365	1,08	5.189	1,10	5.881	1,24	6.591	1,50
Colombia	129.349	35,20	140.069	34,74	159.909	33,90	148.464	31,48	149.168	33,84
Chile	9.318	2,58	10.893	2,65	10.950	2,32	11.613	2,48	12.104	2,75
Perú	44.923	12,32	44.778	11,10	58.928	12,50	53.604	11,36	18.170	4,13
Venezuela	7.649	2,10	9.158	2,27	10.342	2,19	10.128	2,16	10.815	2,48
Otros Países A.Sur	1.618	0,44	1.897	0,42	2.210	0,47	1.865	0,40	2.211	0,50
EL CARIBE	1.676	0,48	2.418	0,60	2.571	0,56	2.522	0,53	2.861	0,65
Otros Países América	7	0,00	8	0,00	13	0,00	9	0,00	3	0,00
ASIA	7.777	2,13	9.389	2,33	10.335	2,19	12.663	2,68	14.604	3,32
Israel	1.479	0,41	1.956	0,49	2.488	0,53	2.979	0,63	3.652	0,83
Japón	2.872	0,79	3.117	0,77	3.328	0,71	3.898	0,83	4.266	0,97
Otros Países Asia	3.428	0,94	4.318	1,07	4.523	0,98	5.768	1,23	6.687	1,52
OCEANIA	1.736	0,48	1.802	0,45	1.359	0,39	2.058	0,44	2.326	0,53
Australia	1.339	0,37	1.434	0,38	1.358	0,29	1.519	0,32	1.641	0,37
Nueva Zelanda	372	0,10	351	0,09	453	0,10	518	0,11	663	0,15
Otros Países Oceania	25	0,01	17	0,00	50	0,01	19	0,00	22	0,01
EUROPA	58.244	16,14	68.337	16,95	80.067	16,69	91.719	19,43	90.910	20,69
Alemania	11.423	3,13	13.311	3,30	18.509	3,50	20.456	4,33	20.073	4,67
España	7.076	1,94	7.699	1,91	9.387	1,99	10.508	2,23	10.824	2,49
Francia	9.067	2,48	11.282	2,80	13.244	2,81	14.972	3,17	13.144	2,99
Holanda	3.317	0,91	4.434	1,10	5.330	1,13	6.846	1,24	6.523	1,26
Italia	6.535	1,52	8.863	1,55	7.420	1,57	8.034	1,70	7.567	1,72
Reino Unido	7.748	2,13	8.811	2,19	9.515	2,02	11.459	2,43	10.069	2,29
Suiza	5.498	1,51	6.767	1,43	8.528	1,38	7.033	1,49	7.010	1,59
Otros Países Europa	9.191	2,52	10.380	2,57	12.158	2,58	13.413	2,84	18.831	3,78
SIN INFORMACION	28	0,01	35	0,01	13	0,00	38	0,01	84	0,02
TOTAL	364.585	100,00	403.242	100,00	471.387	100,00	471.981	100,00	439.523	100,00

FUENTE : ANUARIOS DE ESTADÍSTICAS DE MIGRACION INTERNACIONAL -INEC
ELABORACION : DIVISION DE ESTADISTICA E INFORMATICA -CETUR-

LLEGADA DE EXTRANJEROS AL ECUADOR, AÑOS : 1991 - 1995



FUENTE : ANUARIOS DE ESTADÍSTICAS DE MIGRACION INTERNACIONAL -BNEC
 ELABORACION : DIVISION DE ESTADISTICA E INFORMATICA -CETUR -

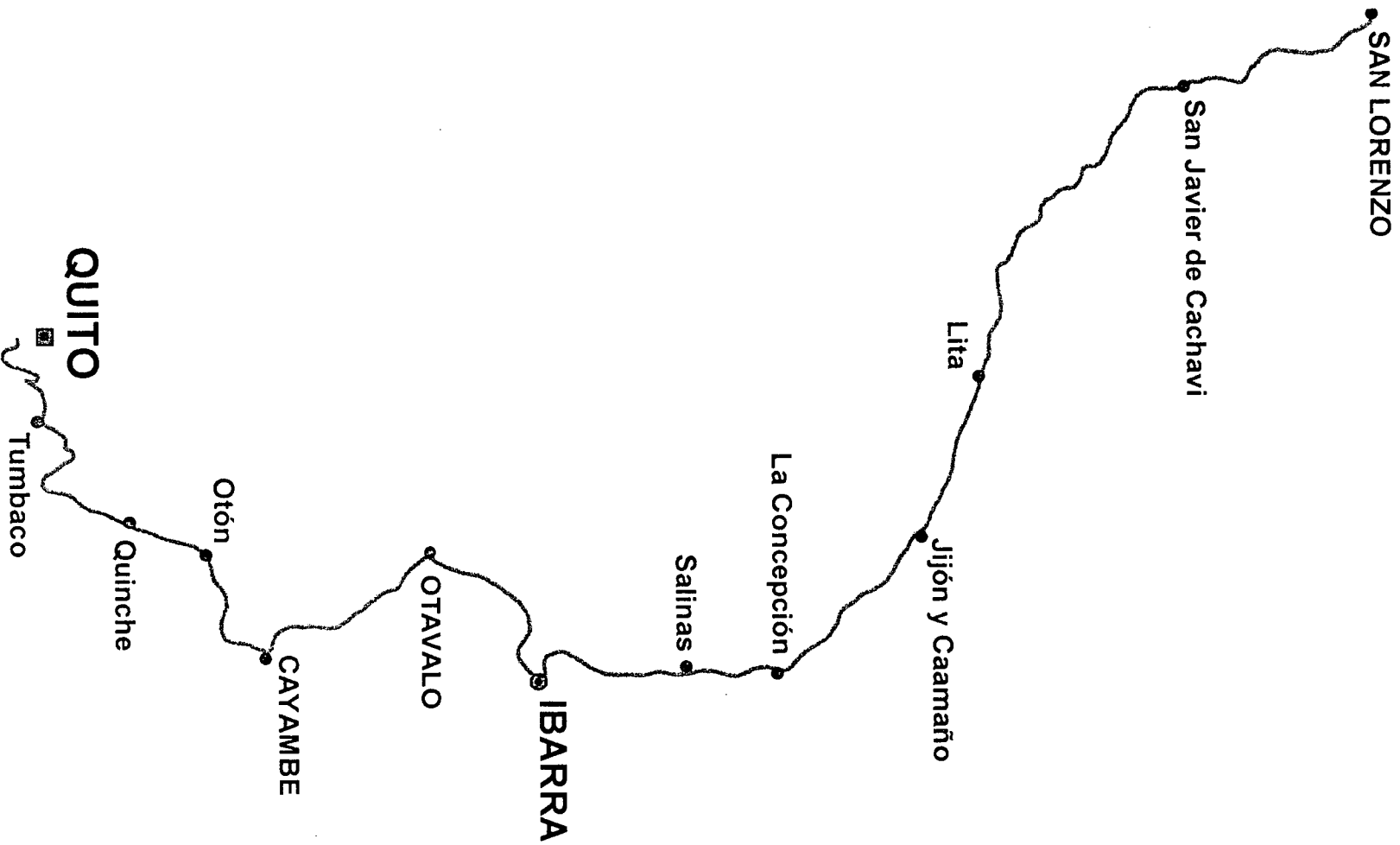
PASAJEROS TRANSPORTADOS EN FERROCARRILES DEL ESTADO
AÑOS : 1991-1995

AÑOS	GUAYAQUIL-QUITO-CUENCA		SUB-TOTAL	IBARRA-SAN LORENZO		SUB-TOTAL	TOTAL
	RUTA NORTE	RUTA SUR		RUTA NORTE	RUTA SUR		
1991	407 883	382 669	790 552	58 211	79 628	137 839	928 391
1992	520 681	507 473	1 028 154	61 813	78 937	140 750	1 168 904
1993	1 296 729	1 139 776	2 436 505	80 286	102 515	182 801	2 619 306
1994	1 434 946	1 338 482	2 773 428	66 536	59 253	125 789	2 899 217
* 1995	98 720	111 036	209 756	19 008	36 764	55 772	265 528

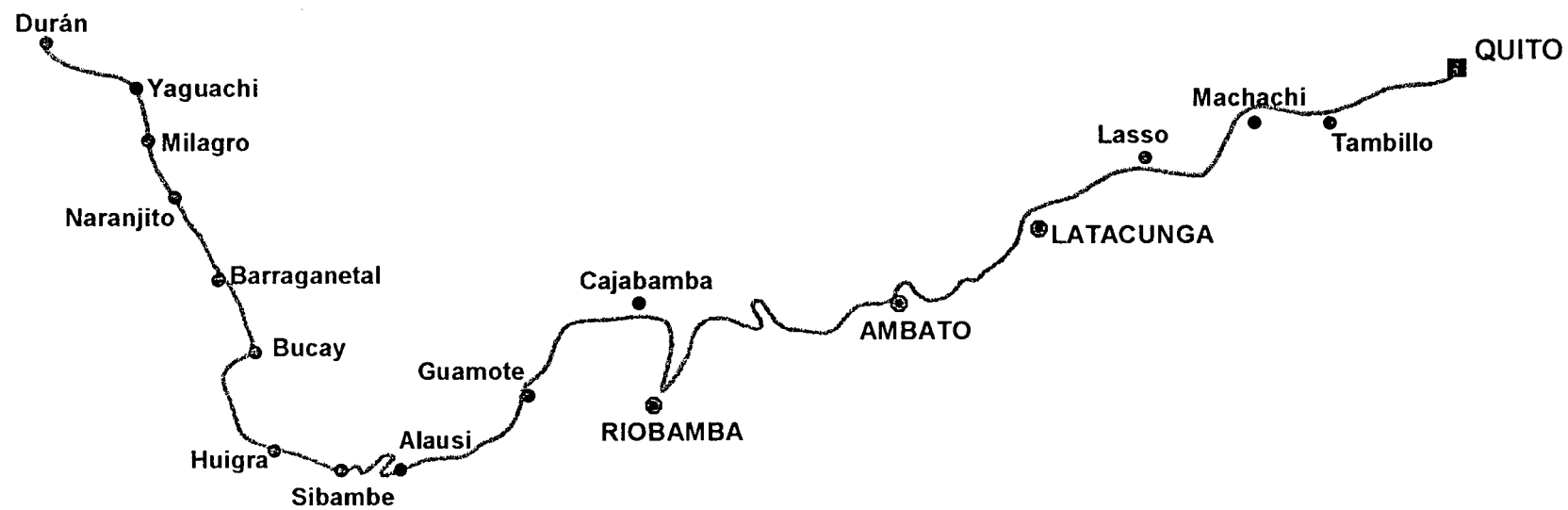
FUENTE : ANUARIOS DE ESTADISTICAS DE TRANSPORTE -INEC-
 ELABORACION : DIVISION DE ESTADISTICA E INFORMATICA -CETUR-

* 1995 RUTA GUAYAQUIL - QUITO
 RUTA OTAVALO - SAN LORENZO

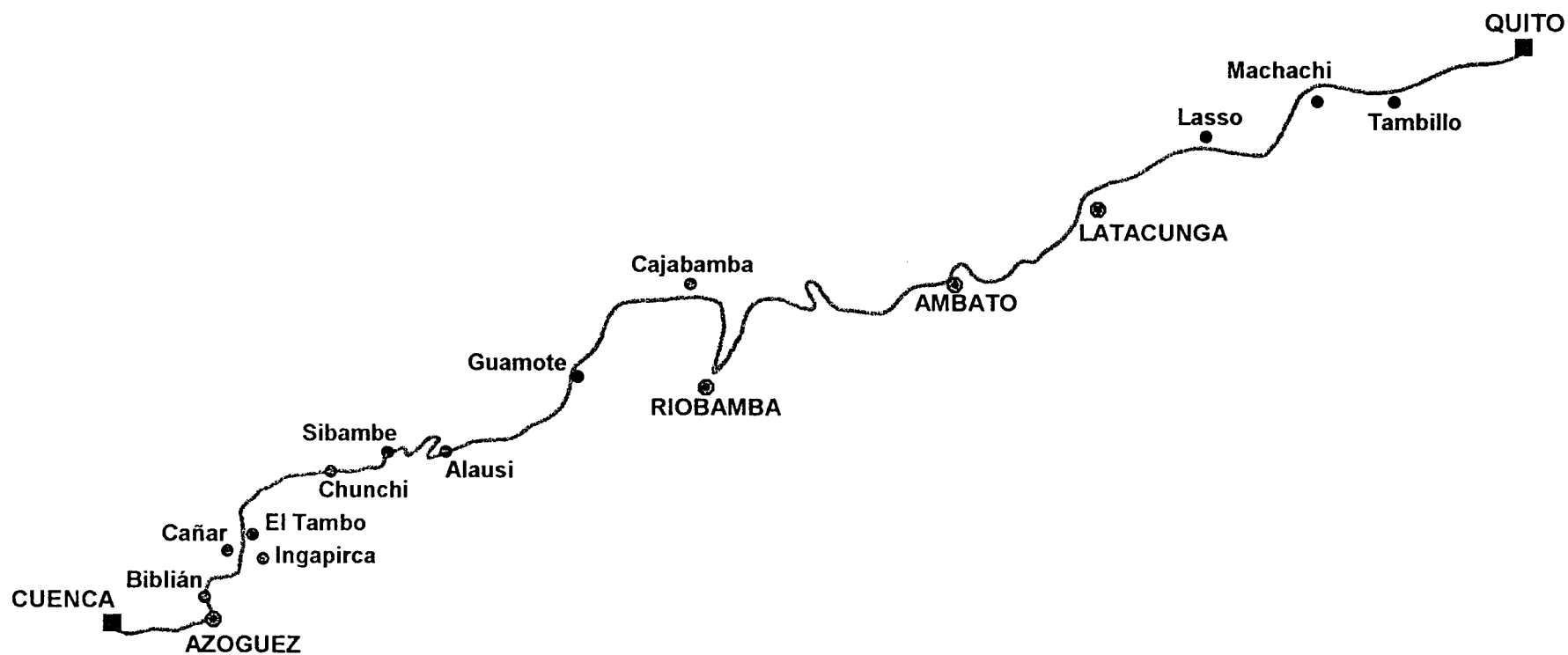
FERROCARRIL QUITO - IBARRA SAN LORENZO

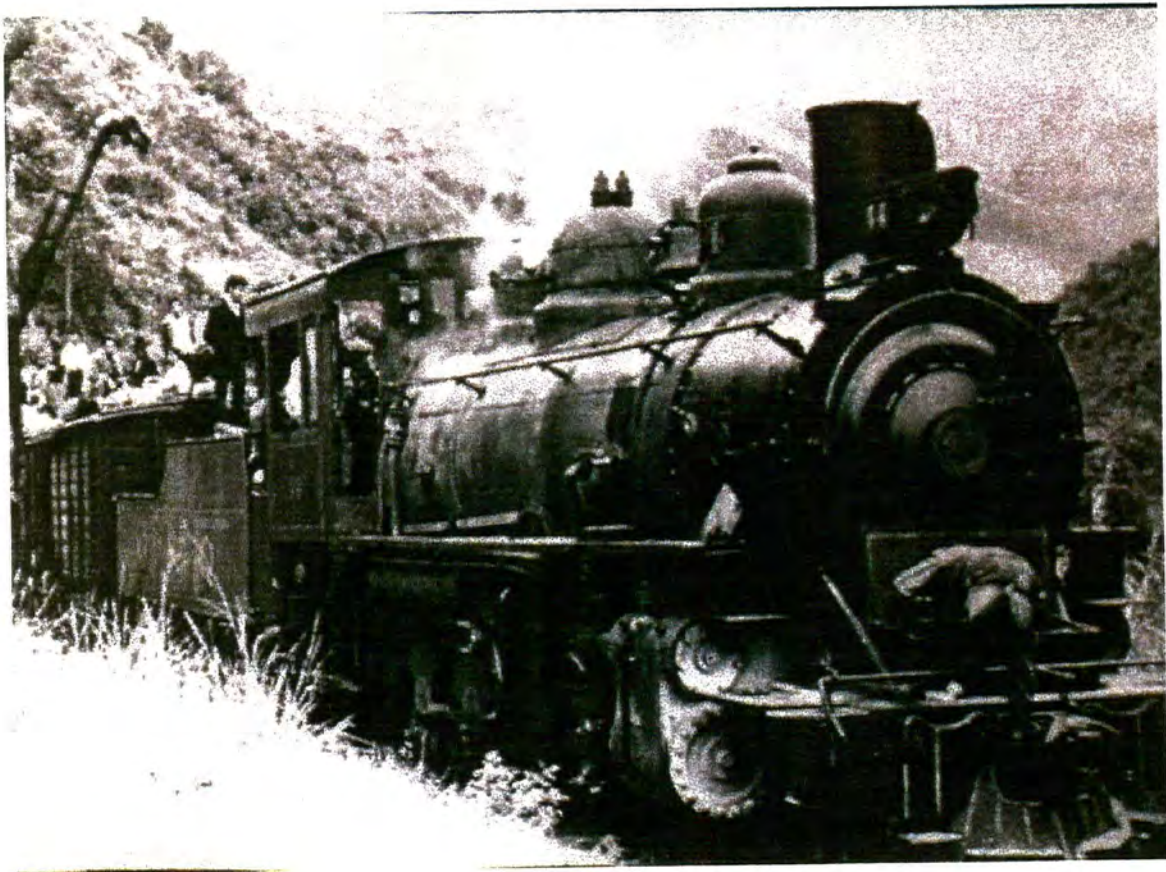


FERROCARRIL QUITO - RIOBAMBA - DURAN

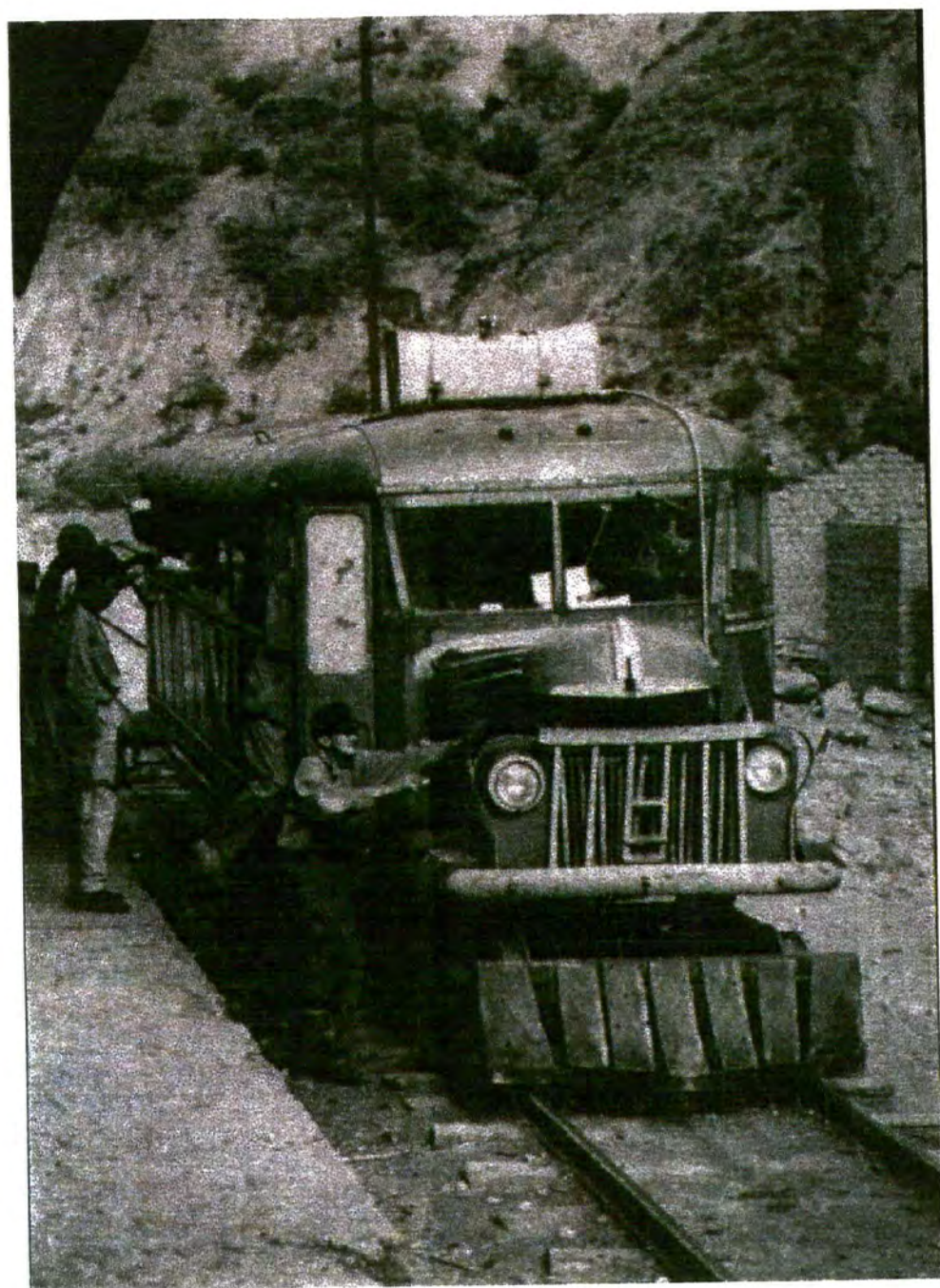


FERROCARRIL QUITO - RIOBAMBA - CUENCA





LOCOMOTORA A VAPOR #44
NARANJAPATA NORTE



AUTOCARRIL A GASOLINA #40
CAÑON DEL RIO MIRA
QUITO - IBARRA - SAN LORENZO



PROVINCIA DE PICHINCHA
NEVADO "EL CAYAMBE"



LOCOMOTORA A VAPOR #53
CAÑON DEL RIO CHANCHAN



PROVINCIA DE NAPO
"ANTIZANA"



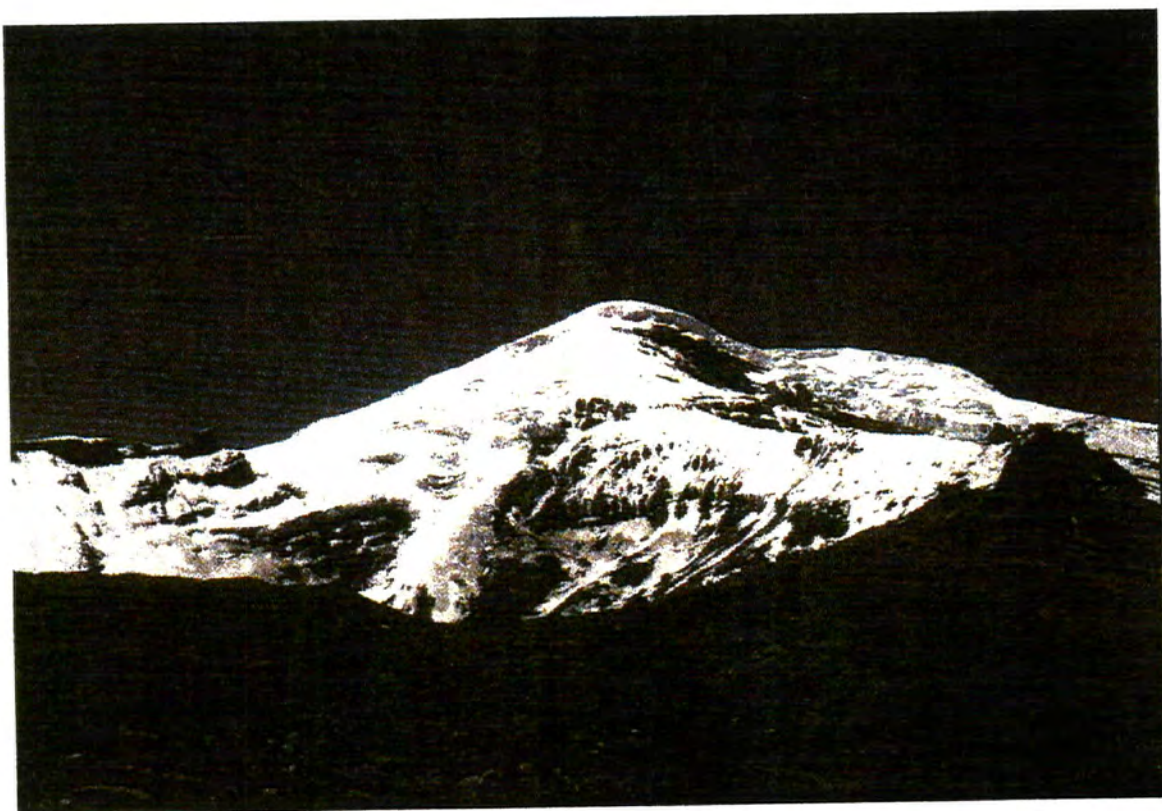
PROVINCIA DE COTOPAXI
VOLCAN "COTOPAXI"



PROVINCIA DE COTOPAXI
"ILLINIZA"



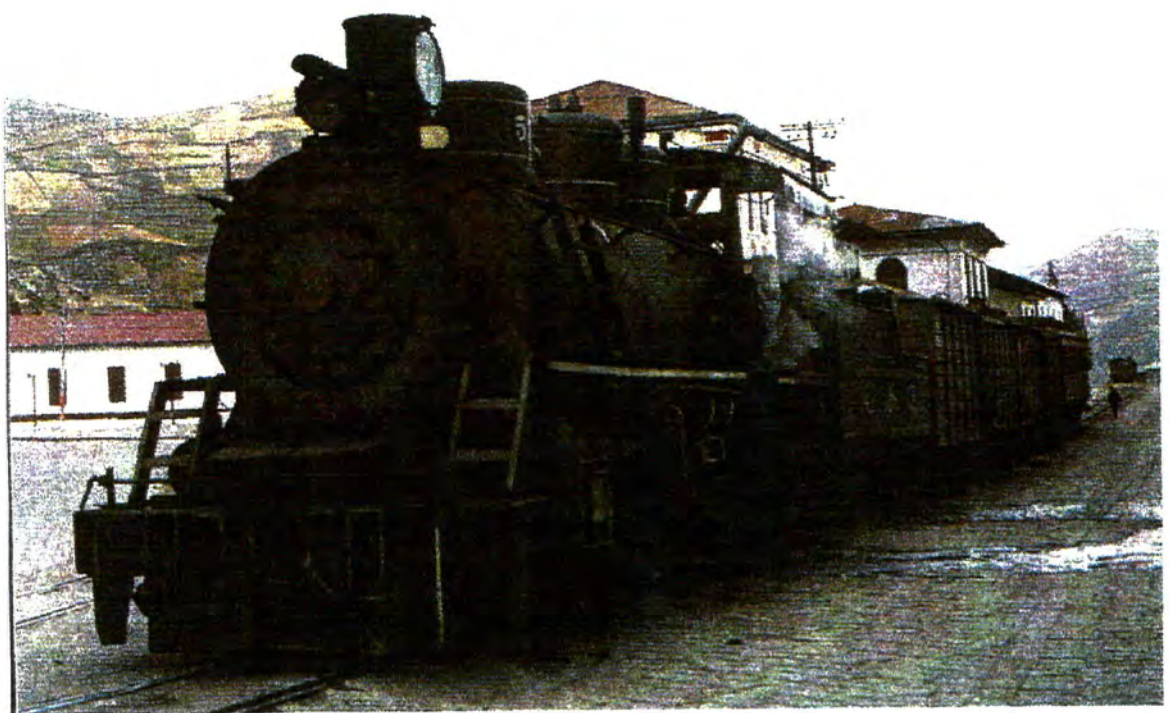
PROVINCIA DE TUNGURAHUA
"CARIHUAIRAZO"



PROVINCIA DE CHIMBORAZO
"EL CHIMBORAZO"



TREN A VAPOR
ALASI - CHIMBORAZO



ANTIGUO TREN A VAPOR
ALASI - CHIMBORAZO



LOCOMOTORA A VAPOR #44
PUENTE SECO
ALASI, km 142



ESTACION DE SIBAMBE ANTES
DEL ASCENSO HACIA ALAUSI
"NARIZ DEL DIABLO"



METROPOLITAN TOURING
"EXPRESO"

PROGRAMA SECTORIAL

TRANSPORTE

**CON
AM**

**Unidad Vecinal
UTV
de Ferrocarriles**

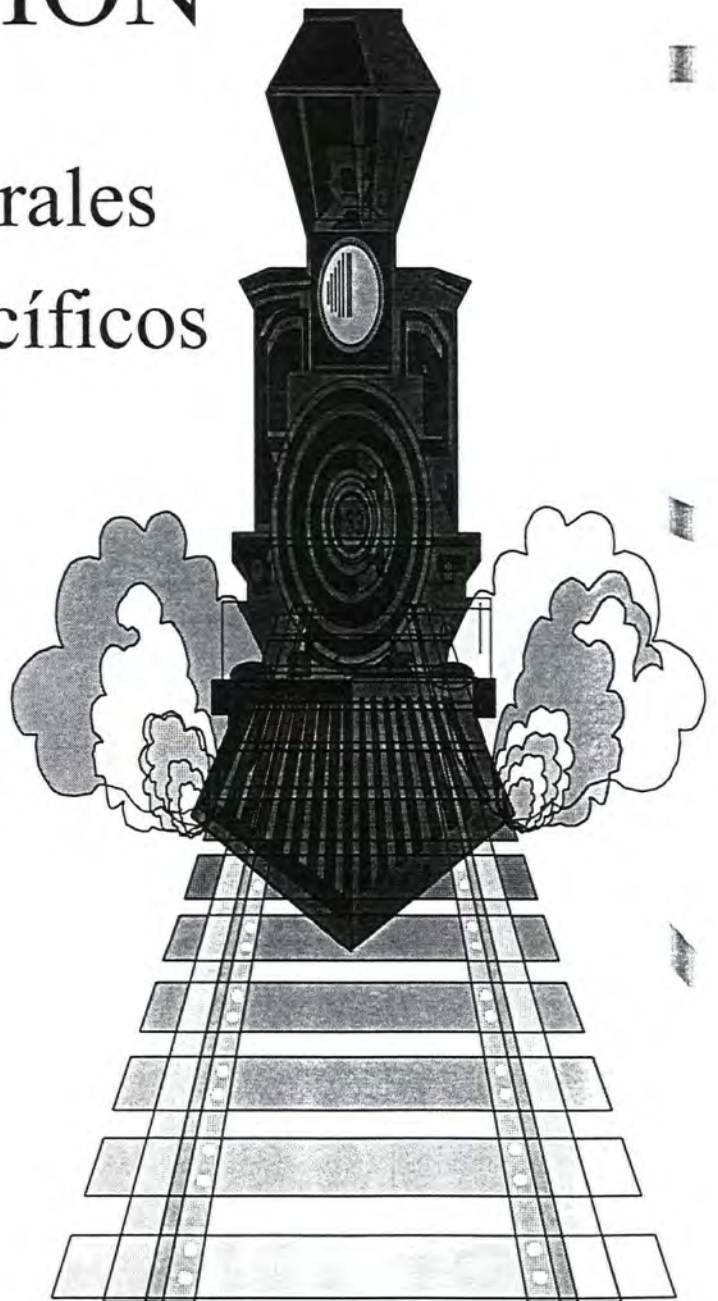
**CONA
M**

Nuevo Plan de Acción

Sistema Ferroviario
Ecuatoriano

NUEVO PLAN DE ACCIÓN

- Objetivos Generales
- Objetivos Específicos
- Estrategias



OBJETIVOS GENERALES

- Mejorar el transporte activo de pasajeros y carga en los ferrocarriles que económicamente se justifiquen
- Favorecer las relaciones comerciales interregionales
- Incentivar el turismo nacional e internacional
- Reducir el gasto fiscal



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Contar con un Sistema Ferroviario eficiente y confiable
- Minimizar el subsidio que actualmente proporciona el Estado a la ENFE para financiar sus gastos corrientes.



ESTRATEGIA

- Reestructuración de la Ecuatoriana
- Concesión del Sistema Ferroviario Ecuatoriano al sector privado



CONCESION

- Transferencia temporal de los derechos de uso y usufructo de la infraestructura vial ferroviaria, a favor de agentes de derecho privado, previamente calificados mediante licitación pública.
- La propiedad del bien público concesionado es privativa del Estado.
- Celebración de un contrato equitativo que establece las condiciones relativas a: calidad del servicio, tarifas, mantenimiento, nuevas inversiones, etc.
- MOP
 - Regular y controlar el Proceso.
 - Precautelar el interés público: seguimiento y supervisión de los niveles de servicio.



REESTRUCTURACION DE LA ENFE

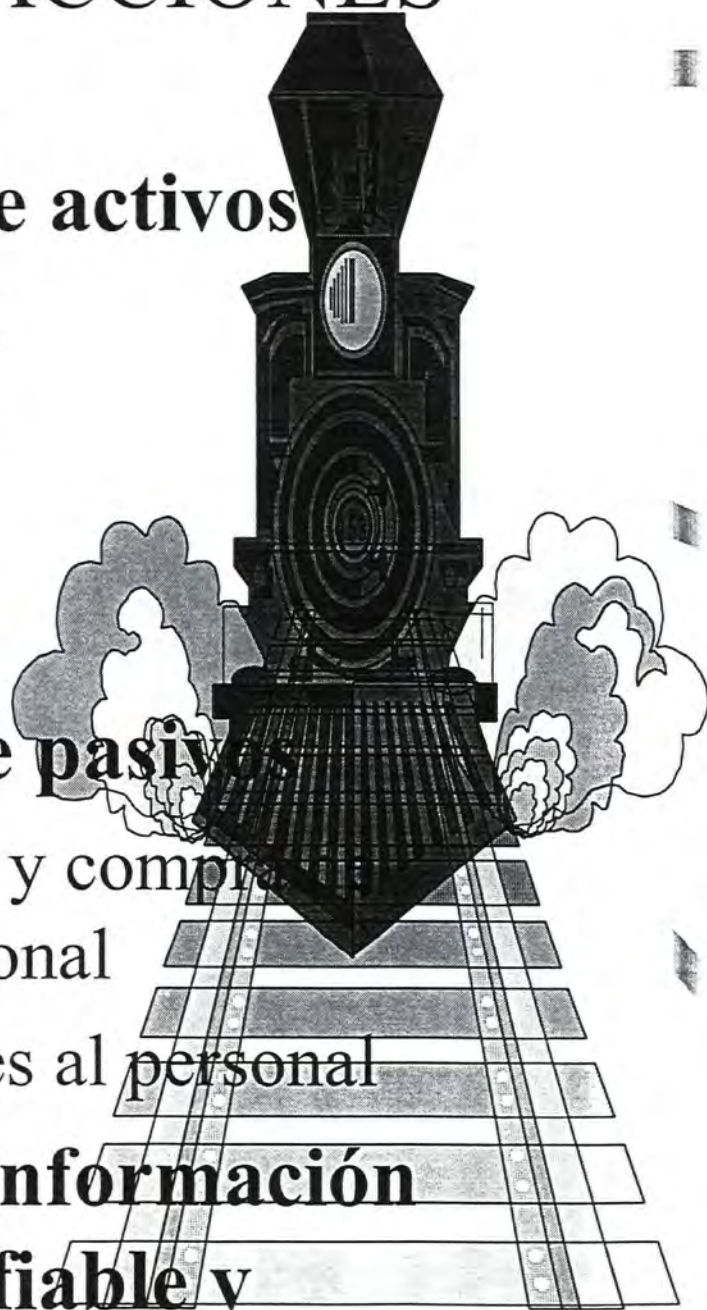
- Redefinición de funciones y actividades de acuerdo a las siguientes fases:

- I.- Concesión ramal
Durán
- II.- Definición de alternativas
para ramales Sibambe-
Cuenca y Quito-Ibarra
- III.- Definición del ramal
Ibarra-San
Lorenzo.



REESTRUCTURACION DE LA ENFE: ACCIONES

- **Enajenación de activos improductivos**
 - Equipo fluvial
 - Poliducto
 - Inmuebles
- **Eliminación de pasivos:**
 - Deuda al IESS y compra jubilación patronal
 - Pago de haberes al personal
- **Obtención de información financiera confiable y actualizada de la Empresa**



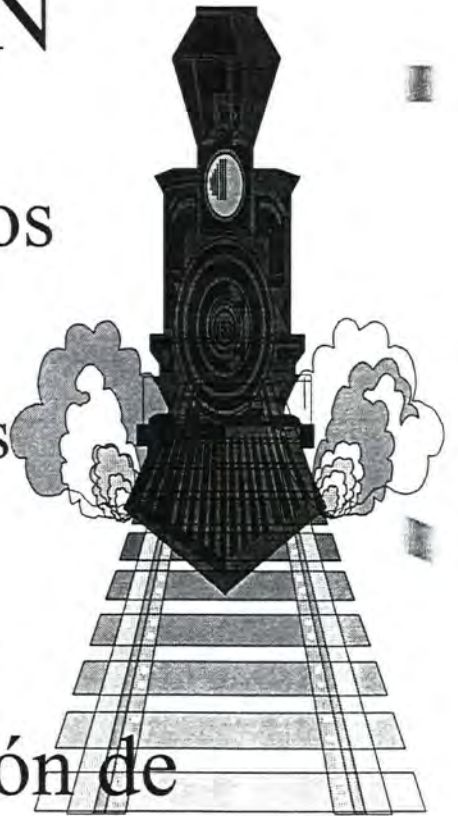
REESTRUCTURACION DE LA ENFE: ACCIONES

- Actualización y valorización de inventarios
- Ejecución de Plan de Inversiones.
 - Mejoramiento de las conexiones de la vía de ramales en funcionamiento.
 - Recuperación de equipo tractivo y rodante.
- Reducción de personal, al óptimo necesario
 - Ley de Presupuesto (montos en revisión).



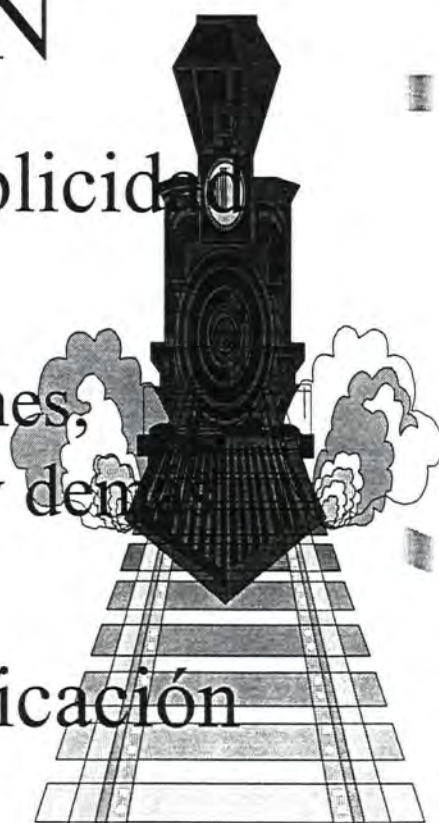
INSTRUMENTAR PROCESO DE CONCESION

- Compatibilización de los aspectos:
 - Jurídico-administrativos
 - Técnico-operacionales
 - Económico-financieros
- Preparación y aprobación de documentos precontractuales
- Elaboración del estudio de prefactibilidad del proyecto



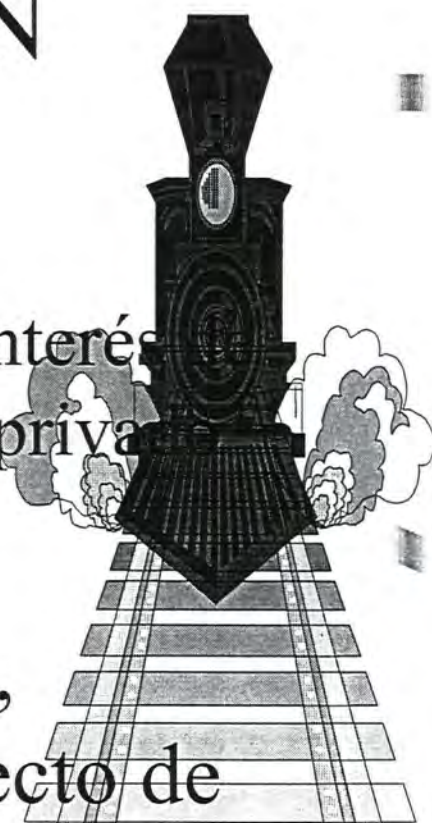
INSTRUMENTAR PROCESO DE CONCESION

- Promoción inicial y publicidad del proceso
 - Modalidades, condiciones, características, precios y demás especificaciones.
- Convocatoria a precalificación
 - Requisitos :
 - Antecedentes generales de la empresa o consorcio participante.
 - Económico-financieros: estados financieros, garantías, requisitos patrimoniales



INSTRUMENTAR PROCESO DE CONCESION

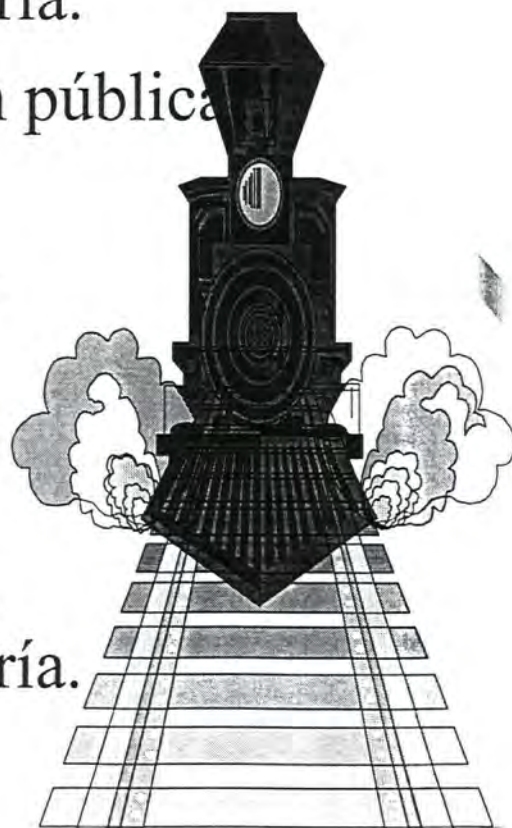
- Recepción de ofertas:
 - Detección de grado de interés y participación del sector privado
- Calificación de ofertas
- Consultas, aclaraciones, modificaciones al proyecto de prefactibilidad



INSTRUMENTACION DEL PROCESO DE CONCESION

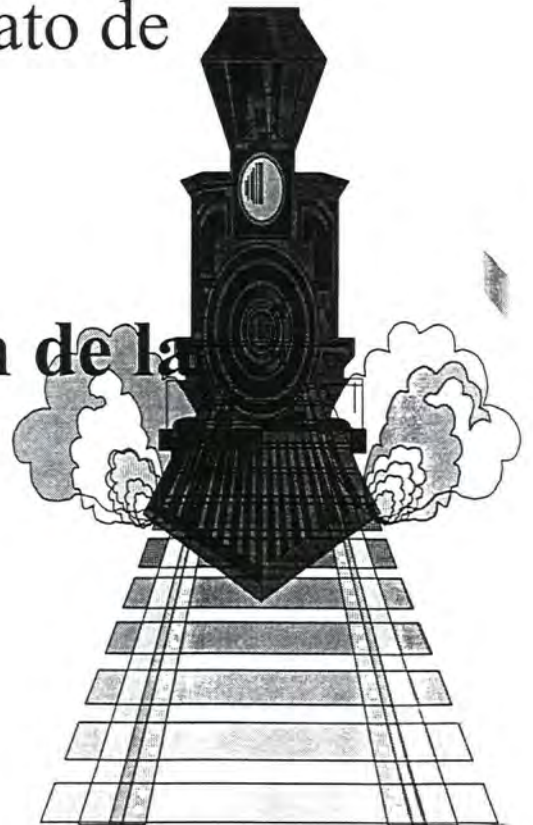
- **Proceso de calificación**

- Elaboración de documentos precontractuales
- Aprobación técnica por el MOP
- Dictámenes: CONAM, Procuraduría, Contraloría.
- Convocatoria licitación pública internacional
- Calificación de ofertas
- Evaluación de ofertas
- Adjudicación
- Dictámenes: CONAM, Procuraduría, Contraloría.



INSTRUMENTACION DEL PROCESO DE CONCESION

- **Proceso de calificación**
 - Entrega recepción de activos al concesionario
 - Constitución de sociedad concesionaria
 - Suscripción de Contrato de Concesión
- **Control y supervisión de la Concesión**



INSTITUCIONES PARTICIPANTES EN EL PROCESO

- CONAM: Promotor, orientador, facilitador
- MOP: Control y supervisión, preside CNF
- Min Defensa: Control de la Concesión, miembro de CNF
- Consejo Nacional de Ferrocarril CNF
- Comisión Nacional de Ferrocarril
- Empresa Nacional de Ferrocarril
- PETROCOMERCIAL (usuaria poliducto)
- Min Finanzas y Crédito Público
- Procuraduría General del Estado
- Contraloría General del Estado



