

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE INDUSTRIAS AGROPECUARIAS Y CIENCIAS AMBIENTALES

CARRERA DE TURISMO

Tema : “ Las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad y los impactos provocados en el turismo rural de la parroquia de Salinas ”

Trabajo de Integración Curricular previo la obtención del
título de Licenciada en Turismo

AUTORA: Cervantes Morales Karen Aracely

TUTOR: Ing. Iturralde Vallejos Jaime Alejandro, MSc

Tulcán, 2022.

CERTIFICADO DEL TUTOR

Certifico que la estudiante Cervantes Morales Karen Aracely con el número de cédula 1003533906 ha desarrollado el Trabajo de Integración Curricular: " Las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad y los impactos provocados en el turismo rural de la parroquia de Salinas"

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de la Unidad de Integración Curricular, Titulación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizo la sustentación para la calificación respectiva.

Ing. Iturralde Vallejos Jaime Alejandro, MSc

TUTOR

Tulcán, agosto de 2022.

AUTORÍA DEL TRABAJO

El presente Trabajo de Integración Curricular constituye un requisito previo para la obtención del título de Licenciada en la Carrera de Turismo de la Facultad de Industrias Agropecuaria y Ciencias Ambientales.

Yo, Cervantes Morales Karen Aracely con cédula de identidad número 1003533906 declaro que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

A handwritten signature in blue ink that reads "Karen Cervantes". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

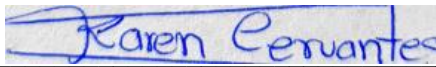
Cervantes Morales Karen Aracely

AUTORA

Tulcán, agosto de 2022

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, Cervantes Morales Karen Aracely declaro ser autora de los criterios emitidos en el Trabajo de Integración Curricular : “ Las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad y los impactos provocados en el turismo rural de la parroquia de Salinas” y se exime expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes de posibles reclamos o acciones legales.

A handwritten signature in blue ink that reads "Karen Cervantes". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

Cervantes Morales Karen Aracely

AUTORA

Tulcán, agosto de 2022

AGRADECIMIENTO

Agradezco infinitivamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, por haberme permitido ser parte de esta prestigiosa institución y a la vez, brindarme la oportunidad de llegar hacer una profesional en la carrera de turismo. También quiero agradecer a cada uno de los docentes que fueron parte fundamental en cada uno de los conocimientos que he adquirido durante este tiempo.

Agradezco al MSc. Jaime Iturralde por guiarme durante todo el proceso profesional y brindarme su amistad verdadera, agradezco a Esteban Pabón, Jimmy Vásquez, Danilo Yaruscúan, Génesis López, Estefy Borja y Kaory Chala por ser parte de mi círculo de amigos en las buenas y malas.

Finalmente, agradezco a cada una de las personas que fueron parte fundamental durante esta nueva etapa de mi vida.

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a Dios por permitirte estar en cada uno de los lugares que he tenido que pasar para llegar a la parte final de mis estudios. Igualmente, este trabajo está dedicado a las personas que más amo en este mundo que son mis padres: Cecilia Morales y Arturo Cervantes quienes nunca dejaron de confiar en mí, desde el primer momento que decidí estudiar la universidad, gracias a la buena educación que forjaron en mí, siempre fui la chica más responsable y dedicada en cada una de las acciones.

También quiero dedicarles este trabajo a mis hermanos Melany Cervantes, Joel Cervantes y Cristian Cervantes quienes fueron parte fundamental en varias decisiones que he tomado durante mi carrera y lo más importante que siempre me brindaron su apoyo y su amor incondicional en cada momento.

Finalmente, dedico a cada una de las personas que me brindaron su voto de confianza durante el proceso de formación académica como Licenciada en Turismo.

Cervantes Morales Karen Aracely

ÍNDICE

RESUMEN	14
ABSTRACT	15
INTRODUCCIÓN	15
I. EL PROBLEMA	18
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	18
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	19
1.3. JUSTIFICACIÓN	19
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	20
1.4.1. Objetivo General	20
1.4.2. Objetivos Específicos.....	20
1.4.3. Preguntas de Investigación.....	20
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	20
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	21
2.2. MARCO TEÓRICO	23
2.2.1. Ferrocarriles del Ecuador	23
2.2.2 Aspectos relacionados con el desarrollo turístico	26
2.2.3. Desarrollo Local.....	41
2.2.4. Desarrollo rural.....	42
2.2.5. Turismo Rural de Salinas de Ibarra.....	47
2.2.6. Generalidades del turismo rural	57
2.2.7. Normativas.....	60

III. METODOLOGÍA.....	64
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	64
3.1.1. Enfoque	64
3.1.2. Tipos de investigación	64
3.2. IDEA A DEFENDER	66
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	66
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS	69
3.4.1. Métodos.....	70
3.4.2. Técnicas.....	70
3.5. ANÁLISIS ESTADÍSTICO	71
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	72
4.1. RESULTADOS.....	72
4.1.1.Causas para el cierre de la ruta del Tren de la Libertad.....	73
4.1.2.Impactos provocados por el cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles.	77
4.1.3.Aportes realizados por los representantes de los emprendimientos.....	101
4.2.DISCUSIÓN.....	109
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	114
5.1. CONCLUSIONES.....	114
5.2. RECOMENDACIONES.....	116
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	118
VII. ANEXOS.....	123

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Rutas habilitadas del tren en el Ecuador.....	24
Tabla 2. Valoración de indicadores.....	31
Tabla 3. Evaluación de componentes abióticos.....	36
Tabla 4. Evaluación de componentes bióticos.....	37
Tabla 5. Evaluación de componentes socioculturales.....	37
Tabla 6. Evaluación del componente perceptual.....	38
Tabla 7. Indicadores socioculturales y ambientales del turismo rural de Salinas.....	39
Tabla 8. Indicadores económicos del turismo rural de Salinas.....	40
Tabla 9. Resultados esperados mediante el desarrollo local.....	41
Tabla 10. Tipos de turismo rural.....	45
Tabla 11. Servicios turísticos.....	60
Tabla 12. Tipos de investigación.....	64
Tabla 13. Operacionalización de variables.....	66
Tabla 14. Técnicas de investigación.....	70
Tabla 15. Interpretación de respuestas.....	75
Tabla 16. Llegada de turistas a la parroquia de Salinas.....	78
Tabla 17. Número de viajes por mes.....	85
Tabla 18. Ingresos por la venta de boletos Empresa de Ferrocarriles.....	87
Tabla 19. Estados de emergencia que afectaron el desarrollo turístico del tren.....	89
Tabla 20. Emprendimientos turísticos del producto el Tren de la Libertad.....	90
Tabla 21. Ingresos por presentaciones de danza.....	91

Tabla 22. Ingresos del museo de sal.....	94
Tabla 23. Ingresos por ventas de artesanías en la plaza artesanal	96
Tabla 24. Ingresos por servicio de alimentación.....	98
Tabla 25. Porcentajes de satisfacción de los turistas que viajaron en el tren	100
Tabla 26. Valores de calificación.....	103
Tabla 27. Parámetros de calificación.....	103
Tabla 28. Información general de los emprendimientos vinculados al Tren	106
Tabla 29. Calificación de indicadores	131
Tabla 30. Parámetros de evaluación	131
Tabla 31. Cuestionario	133

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Orden jerárquico de las normativas jurídicas del Ecuador	29
Figura 2. Impactos económicos positivos generados por la actividad turística	32
Figura 3. Ingresos económicos por el turismo	33
Figura 4. Empleo generado por el turismo	33
Figura 5. Mapa político de la parroquia rural de Salinas.....	48
Figura 6. Autoferro rehabilitado por el proyecto turístico de Salinas.....	49
Figura 7. Tren rehabilitado en la vía Ibarra – Salinas.....	49
Figura 8. Grupo de danza IANZA de la parroquia Salinas	50
Figura 9. Adulto mayor recordando el proceso de elaboración de sal	51
Figura 10. Sala etnográfica de Salinas.....	52
Figura 11. Centro gastronómico Palenque	53
Figura 12. Complejo turístico Bombódromo Palenque	54
Figura 13. Grupo de guías locales de la parroquia de Salinas	54
Figura 14. Plaza artesanal	55
Figura 15. Emprendimiento Industria Santa Catalina	56
Figura 16. Emprendimiento Café del tren	56
Figura 17. Visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2012	78
Figura 18. Visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2013	79
Figura 19. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2014	79
Figura 20. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2015	80
Figura 21. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2016.....	80

Figura 22. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2017.....	81
Figura 23. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2018.....	81
Figura 24. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2019.....	82
Figura 25. Resumen de visitas de turistas en los años 2012 – 2019.....	82
Figura 26. Declive de turistas en el producto del Tren en los años 2012 – 2020.....	84
Figura 27. Representación de viajes del tren	83
Figura 28. Representación de ingresos por la venta de boletos del tren.....	88
Figura 29. Representación de participación de mujeres y hombres.....	87
Figura 30 .Representación de ingresos de los grupos de danza.....	89
Figura 31. Ingresos económicos del museo de sal.....	91
Figura 32. Ingresos del centro gastronómico	99
Figura 33. Porcentaje de satisfacción de los turistas sobre el producto turístico....	101
Figura 34. Deterioro del Museo de Sal de Salinas.....	118
Figura 35. Deterioro del exterior del Centro Gastronómico Palenque.....	118
Figura 36. Deterioro del interior en el Centro Gastronómico Palenque	119
Figura 37. Deterioro de la infraestructura de la Plaza Artesanal de Salinas.....	119
Figura 38. Deterioro del sendero Bombódromo Palenque – Museo de Sal.....	120
Figura 39. Línea férrea de la cabecera parroquial invadida de maleza.....	120
Figura 40. Entrevista al representante del Ministerio de Cultura y Patrimonio.....	121
Figura 41. Entrevista al representante del Ministerio de Turismo.....	121
Figura 42. Entrevista a emprendedora de Salinas.....	122
Figura 43. Entrevista a emprendedora de Salinas.....	122
Figura 44. Entrevista a emprendedora de Salinas.....	123

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Acta de la sustentación de Predefensa del TIC.....	123
Anexo 2. Certificado del abstract por parte de idiomas.....	124
Anexo 3. Registro fotográfico de las condiciones de los atractivos turísticos.....	125
Anexo 4. Registro fotográfico de las entrevistas	128
Anexo 5. Cuestionarios utilizados para el levantamiento de información	130
Anexo 6. Decreto presidencial 1057.....	135

RESUMEN

Salinas es una parroquia rural perteneciente al cantón Ibarra, se encuentra geográficamente ubicada en el territorio ancestral afroecuatoriano de Imbabura y Carchi; en tal razón su población de forma mayoritaria pertenece a este grupo étnico. A partir del año 2008, esta parroquia se involucró en actividades turísticas, siendo el viaje en autoferreo desde Ibarra a Salinas, su principal atractivo. En el año 2012, se inició las operaciones del tren, con una mejora sustancial de la vía férrea, junto a la oferta de un producto turístico bien estructurado, incrementando considerablemente el flujo turístico tanto extranjero como nacional, cuyos beneficios recaía en los emprendimientos turísticos y parroquia en general. Lamentablemente, en marzo del 2020, que Ecuador entro en confinamiento como precaución de la pandemia del COVID 19, se suspendió las operaciones turísticas, si bien esto ya fue un golpe duro se sumó el decreto presidencial del cierre de la Empresa Pública de Ferrocarriles, institución encargada de operar los trenes en los diferentes tramos habilitados del país. En tal virtud, se realizó la presente investigación con enfoque cualitativo, de tipo descriptivo y exploratorio para determinar las causas e impactos del cierre de la Empresa de Ferrocarriles en el turismo rural de Salinas; utilizando técnicas de revisión de documentación, entrevistas y la observación para el levantamiento de información. Entre los resultados obtenidos es que las principales causas para el cierre de la FEFP están relacionadas con lo político y económico, obteniendo como consecuencia que el desarrollo turístico de Salinas se vea afectado, ya que en la actualidad ha dejado de existir turistas y sus atractivos se encuentran abandonados y deteriorados, impactando negativamente en los aspectos sociocultural, económico y ambiental.

Palabras claves: Tren de la Libertad, Salinas de Ibarra, Ferrocarriles del Ecuador

ABSTRACT

Salinas is a rural parish belonging to the Ibarra canton. It is geographically located in the Afro-Ecuadorian ancestral territory of Imbabura and Carchi, and for this reason, most of its population belongs to this ethnic group. As of 2008, this parish became involved in tourist activities, with the autoferro (rail car) trip from Ibarra to Salinas being its main attraction. In 2012, the train service began operations, along with a substantial improvement of the railway, and the offer of a well-structured tourist product; considerably increasing the number of both foreign and national tourists. These actions would benefit tourist ventures and the parish in general. Unfortunately, in March 2020, when Ecuador entered into home confinement as a precaution against the COVID 19 pandemic, tourist operations were suspended. Even though this was already a hard blow, the presidential decree of the closure of the Public Railway Company entered into force, an institution responsible for operating the trains in the different authorized sections of the country. Therefore, this research was carried out with a qualitative, descriptive type and exploratory approach in order to determine the causes and impact of the closure of the Railway Company on rural tourism in Salinas; using documentation review techniques, interviews and observation for data collection. Among the results, the main causes for the closure of the FEEP are related to political and economic factors, leading to the consequence of the tourist development of Salinas being affected, as the number of visitors has ceased to exist and its attractions have been abandoned and deteriorated, negatively impacting the sociocultural, economic and environmental aspects.

Keywords: La Libertad train, Salinas de Ibarra, Ecuadorian Railways.

INTRODUCCIÓN

El interés en realizar la presente investigación nace del acontecimiento de mucha relevancia e incertidumbre en el Ecuador, donde el presidente de la República del Ecuador en la administración 2017-2021, emite un decreto eliminando la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, y que a partir de ahí nacen varias preguntas como porque, y cuáles serán los efectos que provocará. Por tanto, fue oportuno el desarrollo de la presente investigación dado que aborda esta problemática de interés nacional e incluso de repercusión turística a nivel internacional.

En este sentido, la presente investigación se denomina "las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad y los impactos provocados en el turismo rural de la parroquia de Salinas, misma que constituye un importante aporte para la academia, gestión pública, y particularmente emprendimientos turísticos y población de Salinas, ya que contiene información sobre dicho acontecimiento negativo para esta parroquia y otros lugares del país; que previo al desarrollo de esta investigación existían más interrogantes que respuestas y mediante esta indagación bibliográfica y de campo han sido abordadas científicamente como una contribución académica para la colectividad.

Dentro de la investigación se ha planteado algunos objetivos, mismos que están estructurados de la siguiente forma: 1) Fundamentar bibliográficamente las variables de estudio para entender la investigación; 2) Identificar las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad para el análisis de las razones que motivaron esta decisión; y 3) Determinar los impactos provocados por el cierre de la ruta del Tren de la Libertad para la descripción de los efectos en el turismo rural de Salinas. Mediante estos objetivos se busca desarrollar adecuadamente la investigación y alcanzar los resultados esperados.

Finalmente, en esta investigación se ha considerado siete capítulos, los mismos que se encuentran ordenados según la guía metodológica de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi. Es así, que en el capítulo I, se plantea el problema de investigación y los objetivos. En el capítulo II se fundamentan las variables de investigación de manera teórica. En el capítulo III se presenta la metodología y la operacionalización de las variables de investigación. En el capítulo IV se proporciona información sobre los

resultados y discusión de la investigación. En el capítulo V se relata las conclusiones y recomendaciones. En el capítulo VI se presentan las referencias bibliográficas utilizadas durante el desarrollo de la investigación. Por último, en el capítulo VII se muestran los anexos, cuya finalidad es proporcionar datos adicionales que clarifiquen o cercioren los hallazgos encontrados en la investigación.

I. EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Ecuador es un país con alto potencial turístico debido a la gran biodiversidad en flora, fauna y la riqueza etnocultural que existe en todo su territorio. Esto ha permitido que el desarrollo turístico progresivamente se vaya incrementando y con ello, la dinamización de la economía local, regional y nacional; así como el fortalecimiento cultural e identitario de los diferentes pueblos y nacionalidades del país.

Uno de los atractivos importantes que ha contribuido con lo anteriormente mencionado ha sido el tren ecuatoriano, un servicio que por décadas paso abandonado y que luego fueron rehabilitadas algunas vías y unidades férreas. Para esto se creó la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, con la finalidad de que se encargue de la operación turística de los trenes, y de los procesos de gestión, administración y comercialización.

La rehabilitación de los trenes cambió la vida de las poblaciones locales por donde atraviesan dichas unidades férreas, permitiendo la organización e implementación de iniciativas relacionadas con la prestación de bienes y servicios, preferentemente utilizando los recursos propios del lugar para la oferta turística como venta de artesanías, gastronomía y la exposición de múltiples manifestaciones culturales puestas a disposición de los turistas.

En la actualidad, el desarrollo logrado a partir del funcionamiento del tren, se ha paralizado, ya que por decisión presidencial se emitió un decreto, mediante el cual se elimina la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador y por lo tanto la suspensión de la operación turística de los trenes; afectando con esto en el ámbito económico, social y cultural de las comunidades que se beneficiaban con la circulación del tren

Este es el caso de la parroquia rural de Salinas de Ibarra, que desde el 2008 venía despegando en el fomento turístico, gracias al flujo de visitantes que recibía por la vía férrea; se inició mediante la operación de un autoferro y años más tarde con el tren. En Salinas existe un malestar por esta decisión, ya que los efectos negativos están a la vista de todos, tomando en cuenta que alrededor de 120 personas se beneficiaban de forma

directa. En este sentido se ha propuesto la realización del presente estudio para la identificación de las causas y los impactos provocados con el cierre de la Empresa de Ferrocarriles en la ruta del Tren de la Libertad.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles son las causas para el cierre de la ruta del ten de la Libertad y los impactos provocados en el turismo rural de la parroquia de Salinas?

1.3. JUSTIFICACIÓN

En Ecuador, el turismo es un motor de crecimiento debido a la generación de empleos, mejora la calidad de vida de las familias de la zona de influencia turística y fomenta el desarrollo económico, social y cultural para la comunidad. En la ruta del Tren de la Libertad existen zonas y sitios con potencial turístico y gran diversidad de recursos culturales y ambientales, para lo cual es fundamental que se realicen investigaciones que apunten al análisis de diferentes problemáticas existentes para la generación de estrategias de fortalecimiento local.

En la actualidad es imprescindible que exista información sobre las diferentes áreas de producción tanto de bienes como de servicios, es así que la presente investigación resulta muy importante, ya que contendrá documentación bibliográfica y de campo, con lo cual, se constituye como una fuente de consulta para los lectores en el ámbito académico y en general para toda la sociedad, favoreciendo con esto, el acceso a información sobre un tema que ha generado mucha discordancia a nivel local y nacional.

Esta investigación se realiza con la intención adicional de describir las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad y entender que fue lo que motivó al gobierno ecuatoriano representado por el expresidente Lenín Moreno a emitir el decreto de cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador y con ello la afectación a la operación del servicio de tren como un medio de transporte turístico. Esto contribuirá a establecer con mayor criterio diferentes juicios de valor sobre la decisión tomada, lo cual apoya a dar opiniones tanto en espacios académicos y no académicos con mayor argumentación.

Además, mediante este estudio se conocerá todos los emprendimientos y establecimientos turísticos vinculados con la ruta del Tren de la Libertad, la oferta y demanda turística actual, y apartir de ahí establecer su situación, así como el interés de continuar trabajando en la actividad turística, sus necesidades y aspiraciones futuras.

Finalmente, esta investigación servirá como una herramienta para la gestión pública, ya que contará con información relevante sobre los impactos provocados en el Turismo Rural de Salinas y en todo el trayecto de la ruta del Tren de la Libertad; datos arrojados por los emprendedores que fueron parte de este producto turístico. Esta información permitirá plantear estrategias para contrarrestar la problemática existente, a través del aprovechamiento de su potencial local con el propósito de reactivar las actividades turísticas de Salinas y generar beneficios para la población.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

- Describir las causas que provocaron el cierre de la ruta del tren Ibarra Salinas y los impactos provocados en el turismo rural de la parroquia de Salinas del cantón Ibarra, provincia Imbabura.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar bibliográficamente las variables de estudio para entender la investigación.
- Identificar las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad Ibarra Salinas para el análisis de las razones que motivaron esta decisión.
- Determinar los impactos provocados por el cierre de la ruta del Tren de la Libertad para la descripción de los efectos en el turismo rural de Salinas.

1.4.3. Preguntas de Investigación

- ¿Cuál es el fundamento bibliográfico de las variables de estudio?
- ¿Cuáles fueron las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad Ibarra Salinas?
- ¿Cuáles son los impactos provocados por el cierre de la ruta del Tren de la Libertad?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

En Ecuador, la operación turística ha permitido crear múltiples beneficios en diferentes partes del país. Es así que se examina el trabajo de grado, titulado “Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa de ferrocarriles de Ecuador en la comunidad Indígena la Moya” de autoría de Rojas (2020), misma que determina los importantes impactos económicos y sociales que se produce mediante el turismo local, a partir de la rehabilitación del tren en dicho tramo, evidenciado que la Empresa de Ferrocarriles constituye un aliado estratégico para promover el desarrollo local en cada uno de los territorios por donde atraviesan las unidades férreas.

Arce (2020) en su investigación con el tema “Estudio del potencial turístico de la parroquia de Salinas del cantón Ibarra, provincia de Imbabura.” Proporciona información sobre las oferta turística de Salinas, destacando los atractivos y servicios que estaban relacionados con la operación del Tren de la Libertad. Por tanto, aporta insumos relevantes para analizar los impactos negativos que se generó a partir del cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador.

Moral (2019) en su artículo denominado “Análisis del turismo rural y de la sostenibilidad de alojamientos rurales”, puntualiza la complejidad de las contextualizaciones de desarrollo rural por la cantidad de definiciones y los diferentes puntos de vista de concebirlo. No obstante, hace referencia a las principales razones por las cuales los turistas visitan las zonas rurales: por entrar en contacto con el medio natural y los recursos existentes en su entorno; oferta integral de ocio, participación de diferentes actores locales y la motivación por políticas de conservación. Finalmente dado el crecimiento de la actividad turística desarrollada en áreas rurales, recomienda la implementación de acciones socialmente sostenibles para mitigar los impactos negativos que pudiesen originarse.

En el turismo rural, los recursos que mayormente se expresan son los naturales y los culturales. Gonzaga y Luna (2019), mediante su estudio de grado "Patrimonio cultural inmaterial del pueblo afroecuatoriano de las parroquias rurales del cantón Ibarra-Imbabura", describen las principales manifestaciones culturales inmateriales de la parroquia de Salinas, en los ámbitos de expresiones orales, artes del espectáculo, conocimientos y usos relacionados con la naturaleza, y las técnicas artesanales tradicionales, y hacen notar que este patrimonio ha tenido un valor muy significativo en el desarrollo del turismo rural de Salinas, ofertando a los turistas y en el fortalecimiento de la memoria colectiva de la población local.

Maldonado (2016), autor del artículo denominado "Estandarización de la calidad turística en los emprendimientos de Salinas Ibarra", analiza el perfil, las preferencias y el grado de satisfacción de los turistas que visitan la parroquia de Salinas, mismos que en su mayoría han hecho uso del servicio del Tren de la Libertad en el tramo que parte desde Ibarra y que tiene como destino la parroquia afroecuatoriana de Salinas, evidenciando que es el principal medio de transporte por el cual llegan los visitantes. Además, plantea estandarizar los principales servicios turísticos de este lugar, con la finalidad de satisfacer de mejor forma las necesidades y expectativas de los clientes, y con ello generar mayores beneficios para la población local.

Aguilera (2016) en su libro "Desarrollo local de las comunidades agrícolas rurales" propone algunos elementos teóricos del desarrollo local, analiza los recursos agrícolas y ambientales que pueden aprovecharse en el turismo. También hace mención a diferentes normativas del Ecuador que contribuyen al desarrollo en áreas rurales a base de las propias potencialidades que sumado a procesos organizativos locales, se genera un sistema de interacción entre varios actores que buscan mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Carrera (2012), en su trabajo de postgrado previo a la obtención del título de Magíster en Desarrollo Local, con el título "Incidencia de la Rehabilitación del Ferrocarril del Ecuador en el Desarrollo Local de las comunidades atravesadas por la línea férrea", describe el proceso de rehabilitación del sistema ferroviario del Ecuador. Además, presenta información detallada de cada una de las rutas rehabilitadas y los servicios turísticos que ofertan. El estudio concluye que la rehabilitación del ferrocarril generó

desarrollo en las comunidades por donde atraviesa el tren del Ecuador, por el incremento de turismo nacional y extranjero, fuentes de empleo, la creación de productos turísticos, etc.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Ferrocarriles del Ecuador

El sistema ferroviario ecuatoriano se inició en el Gobierno de García Moreno, pero fue en el gobierno del Gral. Eloy Alfaro que retomó la construcción de la infraestructura férrea, con lo cual se unió la costa con la sierra. Durante varias décadas el fin principal de las unidades férreas fue el transporte de personas y de carga.

Antes de la construcción de la infraestructura férrea la sociedad ecuatoriana se encontraba sumida en una desintegración geográfica, debido a las distancias que separaban a las principales ciudades de la costa y sierra. En este tiempo algunos animales de carga y los guandos (indios que acarreaban las más grandes cargas) eran los únicos medios de transporte pesado del país.

La construcción de la majestuosa obra inicia en el primer periodo del gobierno de Gabriel García Moreno mediante decreto autorizando la construcción del ferrocarril con el fin principal de unir la costa con la sierra a través de este medio de transporte de pasajeros y de carga. Luego de la muerte de García Moreno en 1875, los presidentes subsiguientes continuaron con la obra, pero en el Gral. Eloy Alfaro quien en su gobierno puso mayor énfasis y el avance de la obra se aceleró considerablemente.

Posteriormente, en los gobiernos de otros presidentes fue avanzando la obra del ferrocarril, partiendo desde Quito en 1917 durante el gobierno de Alfredo Baquerizo Moreno y concluiría en el puerto del Pailón de la ciudad de San Lorenzo, el 9 de marzo de 1957, gobernando Federico Páez, con lo que finalmente se concluyó el objetivo de unir la Sierra con la Costa, cumpliendo los anhelos de los habitantes de la región y del país en general.

En Ecuador, la circulación de las unidades férreas, a más de unir la costa con la sierra fue muy importante para el desarrollo del país, tanto por el transporte de pasajeros como de carga, lo cual permitió la movilización de las personas a un costo muy accesible y el abastecimiento de materias primas y productos desde un lugar a otro. Además, el

comercio que se generaba al recorrer los trenes u otras unidades por diferentes partes del territorio ecuatoriano era una de las principales actividades económicas de las comunidades locales.

2.2.1.1. El sistema ferroviario ecuatoriano como conector del turismo rural

En los últimos años, el tren ha sido uno de los principales motivos de movilización de turistas nacionales y extranjeros, convirtiendo a los lugares por donde atraviesa este medio de transporte turístico como destinos con un significativo flujo de visitantes, convirtiéndose en los principales lugares de visita en cada una de sus provincias y país en general. Maldonado (2015) describe:

Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, FEEP, ejecuta el proyecto de Rehabilitación del Sistema Ferroviario Nacional, el mismo que mediante Acuerdo Ministerial No. 029 del 1 de abril de 2008, publicado en el registro Oficial No. 361 del 17 de junio del 2008, el Ministerio de Cultura declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado, a la red ferroviaria del Ecuador, Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Símbolico. El Gobierno Nacional puso este patrimonio al servicio turístico, que revaloriza la cultura y la integración nacional.(p.124)

A continuación, se describen las ocho rutas rehabilitadas en el Ecuador y que varias de ellas se encontraban funcionando antes del cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador:

Tabla 1. Rutas habilitadas del tren en el Ecuador

Nombre de la Ruta	Descripción
Nariz del Diablo	El obstáculo más grande al que se enfrentó la obra del ferrocarril fue la Nariz del Diablo. Para solventar este obstáculo se construyó una vía en zigzag que supera un desnivel de 500 metros en apenas 12 km de vertiginosa subida o bajada. El recorrido termina en la Estación de Sibambe.
Tren de la Dulzura	Este recorrido se encuentra ubicado en la costa ecuatoriana, mismo que inicia en Durán, pasa por Yaguachi hasta llegar a la estación de Naranjito.

Tren del Hielo I	El recorrido inicia en la ciudad de Riobamba, provincia Chimborazo, transita hasta la estación de Urbina, a la llegada Baltazar Ushca, conocido como el último hielero del Chimborazo, espera a los viajeros.
Tren del Hielo II	Consta de hermosos paisajes, cultura y compras en un viaje que parte desde el templado valle de Ambato hasta llegar al paramo de Urbina.
Tren de los Volcanes I	El recorrido inicia en el tren de Chimbacalle y se dirige hacia la Avenida de los Volcanes (Pichincha, Atacazo, Pasachoa, la Viudita, Rumiñahui, acompañan y embellecen al tren en esta ruta hasta llegar a la estación del Boliche, ubicada a los pies del Cotopaxi.
Tren de los Volcanes II	El viaje inicia en la Estación Chimbacalle en Quito, atraviesa El Boliche cercano al Volcán Cotopaxi y termina su trayecto en Ambato, capital de Tungurahua.
Tren de La Libertad I	Ofrece un recorrido único y espectacular mismo que parte de la ciudad blanca de Ibarra, hasta la parroquia mayoritariamente afroecuatoriana de Salinas.
Tren de la Libertad II	Este recorrido parte desde la ciudad Otavalo, que muestra su riqueza cultural y su destino final es la parroquia de Salinas, atravesando túneles y puentes que llenan de adrenalina y emocionan al viajero.

Fuente: Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador (2018)

2.2.1.1.1. Ruta del Tren de La Libertad. Tramo Ibarra-Salinas

La rehabilitación de las rutas férreas tiene muchos significados en historia, trabajo, identidad y por la dinamización social, cultural y económica. Sin embargo, la ruta Ibarra Salinas, tiene una connotación especial, ya que fue la misma comunidad, liderado por sus autoridades locales con apoyo de organizaciones extranjeras, específicamente con la Cooperación Técnica Belga, quienes tomaron la posta para iniciar la rehabilitación de la estación de Salinas, restauración de un autoferro y cambio de durmientes. Así mismo, a este esfuerzo se suma la empresa privada como la operadora Kleintours, quien

restauró otra unidad férrea y se sumó al proceso de mejoramiento de la vía, con lo cual se inició las operaciones en marzo del 2008. Posteriormente a finales del año 2010 el gobierno ecuatoriano inició la rehabilitación completa de la vía, el tren y las estaciones de Ibarra, Hoja Blanca y Salinas; producto al cual se le denominó El Tren de la Libertad.

Este producto se complementó con los atractivos y servicios turísticos de la parroquia de Salinas, mismos que mediante la asociatividad se conformó varios emprendimientos y formaron parte del turismo rural de Salinas. La rehabilitación del tren mejoró notablemente la oferta y demanda turística, ya que este medio de transporte turístico es el principal motivo del viaje y convirtió a este producto en altamente competitivo. Maldonado (2015) menciona "con esto dio un incremento notable de turistas, ya que se aumentó de 8.000 turistas anuales que se tenía aproximadamente con el autoferro, a más de 20.000 turistas anuales, a partir de la rehabilitación del tren" (p. 118).

Es pertinente mencionar que en la actualidad las operaciones turísticas de las unidades ferroviarias de la parroquia de Salinas-Ibarra y de todas las rutas del Ecuador, están suspendidas debido al cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador.

2.2.2 Aspectos relacionados con el desarrollo turístico

2.2.2.1. Causas de influencia en el desarrollo turístico

Las causas son acontecimientos que dan origen a efectos o impactos que podrían ser positivos o negativos. En este sentido se debe ser muy cuidadoso en la gestión turística para evitar aspectos que podrían estancar el desarrollo de actividades turísticas y con ello perjudicar a la sociedad vinculada con dicha operación turística en cualquier modalidad que esta sea.

En tal virtud, existen diferentes tipos de causas que podrían favorecer o afectar la ejecución de actividades turísticas, como aquellas relacionadas con la política, administración pública y también las de carácter legal, mismas que en adelante se describen brevemente cada una de estas.

2.2.2.1.1. Causas relacionadas con la política

La política es la ciencia que trata del gobierno y la organización de las sociedades humanas, especialmente de los Estados, es decir se enfoca en las relaciones de poder y pensamientos de varias corrientes ideológicas que buscan el bienestar de las sociedades. Para Tamayo (2012):

La política se desarrolla como una actividad producida y reproducida por la colectividad, en tanto que la sociedad es el fruto de la capacidad organizativa de los individuos y del conjunto de relaciones humanas basadas en la capacidad de comunicarse para lograr fines comunes. Así la sociedad es el ámbito natural de la política y se constituye como el conjunto de fenómenos sociales que se caracterizan por las relaciones de poder, influencia, gobierno y dirección de grupo social. (p. 17)

Si bien la política manejada adecuadamente es un buen instrumento para facilitar el desarrollo turístico mediante la implementación de políticas públicas y ejecución de obras; sin embargo en el Ecuador se ha venido observando consecutivamente que priman los intereses particulares y las pugnas partidistas; de ahí que puede considerar algunos indicadores como:

- Cierre de empresas o establecimientos turísticos

Se ha visto en varias ocasiones el cierre de diferentes establecimientos que desarrollan actividades turísticas como empresas públicas, privadas, aeropuertos, parques temáticos, museos, etc.

- Intereses particulares y partidistas

Otro de los ámbitos donde se originan varias causas para el decaimiento del desarrollo turístico tiene que ver con la responsabilidad de tomar decisiones, ya que en ciertos casos están enmarcadas en función de la corriente ideológica y de acuerdo a los conflictos y enfrentamientos con anteriores administraciones, incluso con futuros aspirantes a determinados cargos públicos.

2.2.2.1.2. Causas relacionadas con la administración pública y ciudadanía

En la operación turística es imprescindible referirse a la administración pública, ya que es aquí en donde las autoridades y funcionarios planifican el desarrollo turístico para un determinado sector, es decir de lo que hagan o dejen de hacer influye directamente en el éxito o fracaso de las actividades turístico, obviamente se requiere también de la vinculación y articulación de iniciativas privadas. Galindo (2000) indica:

La administración pública es una ciencia social que tiene por objeto la actividad del órgano ejecutivo cuando se trata de la realización o prestación de los servicios públicos en beneficio de la comunidad, buscando siempre que su prestación se lleve a cabo de manera racional a efecto de que los medios e instrumentos de la misma se apliquen de manera idónea para obtener el resultado más favorable por el esfuerzo conjunto realizado. (p. 5, 6)

No obstante, el desarrollo turístico no solo es tarea de los representantes de la gestión pública, ya que se requiere el compromiso de los actores locales vinculados a la actividad turística y de la ciudadanía en general. (Pérez 2008, como se citó en Narváez, Fernández y Gutiérrez 2017) señala:

Que el desarrollo sostenible de la actividad turística se sustenta en tres dimensiones, a saber: *económica*, pues debe ser rentable para que sea viable; *social*, en virtud de que ayuda a reforzar valores de relación, participación e intercambio de experiencias tanto de los visitantes como de los habitantes del destino turístico, y *ambiental*, pues tiene que colaborar en la protección y conservación del medio ambiente en el que se desarrolla dicha actividad. (p. 6)

- Acciones para el desarrollo local desde instancias públicas nacionales y locales

Los administradores públicos tienen el reto y obligación de efectuar acciones para mejorar la calidad de vida de las poblaciones locales, por tanto, sus decisiones u omisiones en los ámbitos económicos, socioculturales y ambientales pueden beneficiar o perjudicar a dicha población.

- Acciones ciudadanas

El comportamiento ciudadano puede incidir de forma positiva o negativa para el buen o mal funcionamiento de un atractivo o servicio turístico, incluso puede dejar de operar. Por tanto, se requiere del compromiso de los actores locales y ciudadanía en general para precautelar los bienes públicos y garantizar el cumplimiento de las necesidades y expectativas turísticas.

2.2.2.1.3. Causas relacionadas con la implementación de normativas

Cuando se habla de normativas se refiere al conjunto de reglas que se implementan en los Estados para regular las acciones y comportamiento de la sociedad en diferentes materias. Sieckmann (2015), manifiesta que “normas son el contenido de enunciados que expresan lo que es obligatorio, prohibido, permitido, o lo que al menos se puede expresar de esa manera” (p. 896).

En el Ecuador las normativas poseen un orden jerárquico jurídico, mismas que se muestra en la figura 1.



Figura 1. Orden jerárquico de las normativas jurídicas del Ecuador

- Emisión de normativas

Algunas de las instituciones públicas del Estado tienen la facultad de elaborar y emitir normativas. Estas pueden favorecer o frenar el desarrollo turístico, y en cualquiera de los casos dichas normativas deben ser aplicadas y respetadas, caso contrario los que vulneren y hagan caso omiso de las mismas, podrían ser sujetos de sanciones. En las normativas se sustentan las decisiones administrativas y políticas que toman las instancias de poder, sean estas autoridades por elección popular o de libre remoción. En el caso del campo turístico se tiene el código ético mundial del turismo, la ley de turismo, decretos, ordenanzas, resoluciones, etc. e incluso existen normativas que, aunque son de otras áreas inciden de forma positiva o negativa en el desarrollo del turismo.

2.2.2.2. Impactos del turismo

El turismo es una de las actividades multiplicadoras que fomenta diversos impactos positivos a favor de todas las personas involucradas directa e indirectamente con los recursos, atractivos, bienes o en la prestación de servicios desde la planificación hasta después que los turistas se despiden del lugar. No obstante, la actividad turística también trae consigo impactos negativos, pero que en todo caso es importante determinarlos para buscar estrategias de reducción, mitigación o eliminación de dichos impactos. En los dos casos, tanto impactos positivos como negativos se evalúan algunas dimensiones como lo económico, sociocultural y ambiental.

El propio crecimiento del turismo ha hecho que sea un fenómeno de naturaleza compleja, por sus impactos económicos, socioculturales y ambientales; por lo que se considera en la actualidad como un factor de transformación y componente estructural de un país, provincia o cualquier territorio determinado (Quintero, 2004). Es necesario que los impactos turísticos puedan ser evaluados, para lo cual se muestra la siguiente tabla.

Tabla 2. Valoración de indicadores

Valoración de indicadores	Valor
Si el indicador no se cumple o es inexistente	0
Si el indicador se cumple parcialmente	1
Si el indicador se cumple	2

Fuente: Pacheco, Carrera y Almeida (2011)

2.2.2.2.1. Impactos económicos

- Positivos: Desarrollo económico para el país y la colectividad

Los impactos económicos, probablemente son la principal razón por la cual una persona, organización o empresa siente la motivación de emprender en una determinada actividad, sin que eso signifique que es la única razón. Según el informe de la CEPAL (2020):

El turismo es un generador clave de divisas, ingresos y empleo en toda la región. En 2019 representó el 42% y el 10% de las exportaciones totales en el Caribe y en América Latina, respectivamente. La economía del turismo, que incluye tanto el turismo como todos los sectores que dependen de él, representó el 26% del PIB total en el Caribe y el 10% en América Latina. Además, abarcó el 35% del empleo en el Caribe y el 10% en América Latina. (pág. 4)

Sin embargo, la misma CEPAL señala que fruto de la pandemia del COVID 19, la caída de este sector podría llevar a una disminución del crecimiento del PIB del Caribe y América Latina de 8 y 1 puntos porcentuales, respectivamente. A continuación, se muestra en la figura 2 los impactos económicos generados por el turismo.

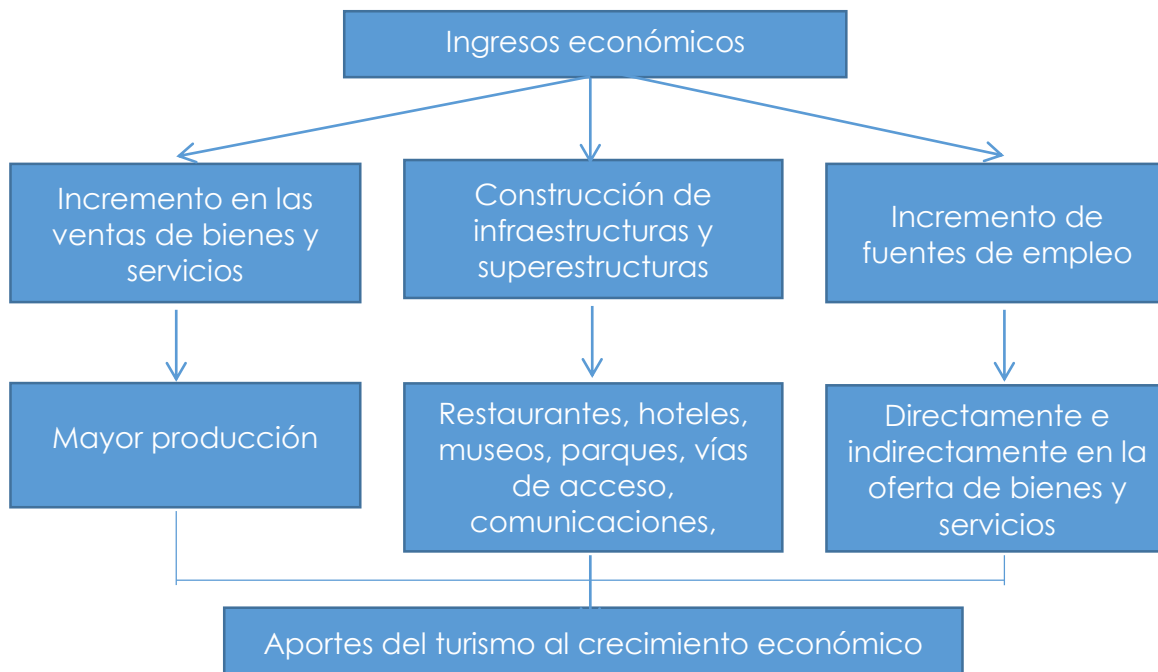


Figura 2. Impactos económicos positivos generados por la actividad turística

- Ingresos en el Ecuador provenientes de la actividad turística

En Ecuador el incremento de ingresos económicos como resultado de la práctica turística ha sido creciente, excepto en el 2020, año en cual se produjo la pandemia del COVID 19, como se puede observar en el siguiente gráfico.

Los ingresos económicos del Ecuador provenientes del turismo desde el año 2016 hasta el 2020 se muestran en la figura 3.

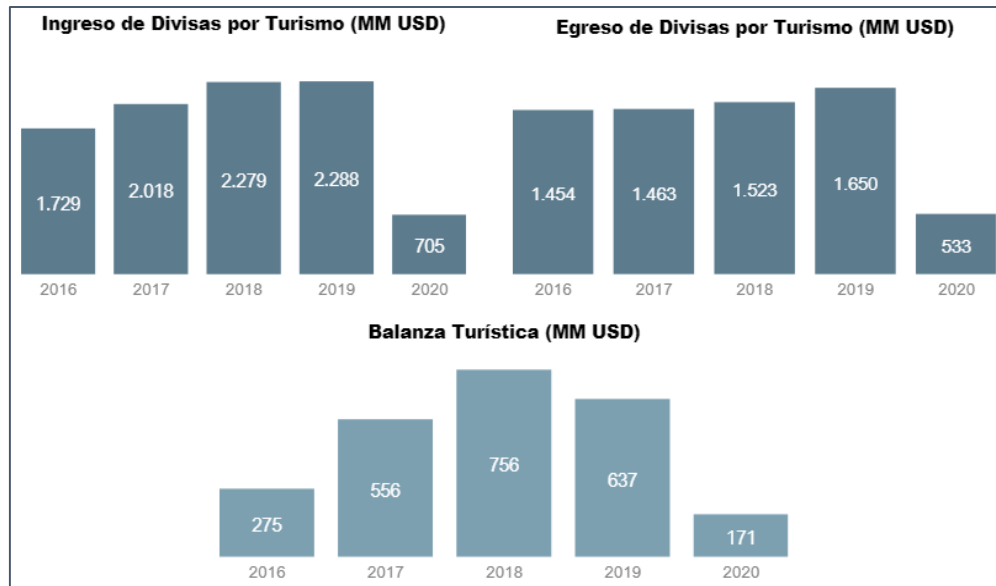


Figura 3. Ingresos económicos por el turismo
Fuente: Banco Central del Ecuador (2021).

El empleo generado en el Ecuador mediante el turismo desde el año 2015 hasta el 2019 se muestra en la figura 4.

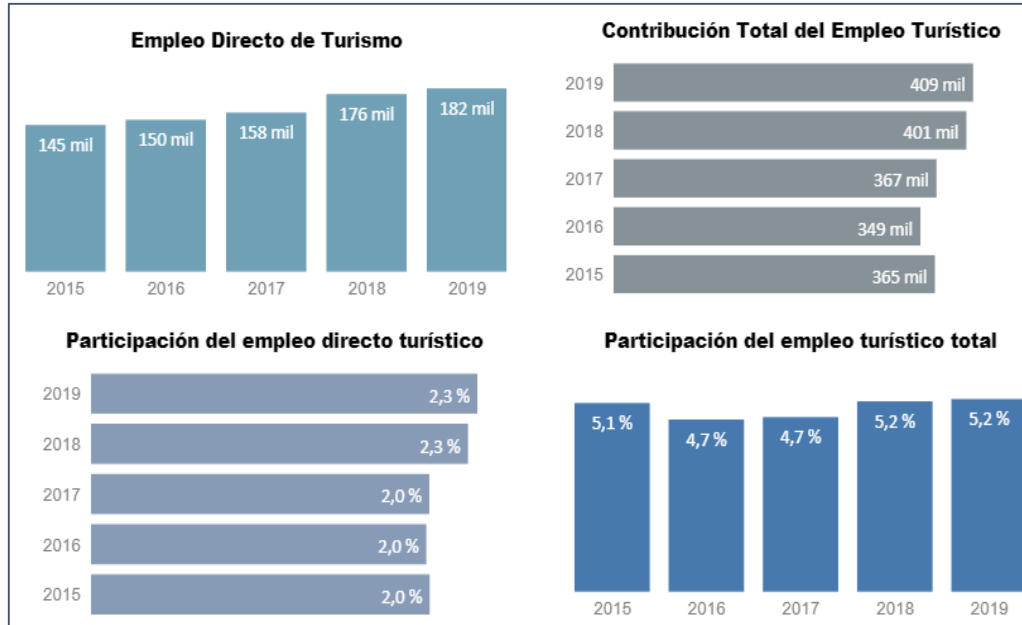


Figura 4. Empleo generado por el turismo
Fuente: World Travel Tourism Council "WTTC" (2021)

- Negativos: Afectaciones económicas

Así mismo en el desarrollo de la actividad turística, también es recurrente encontrar algunos impactos económicos de carácter negativo como la sobre dependencia económica de la actividad turística, ya que el turismo es un área bastante sensible que se afecta por cualquier acontecimiento fortuito como fenómenos naturales, pandemias o políticas públicas que vayan en contra de la operación turística. Por ejemplo, lo ocurrido con la pandemia del COVID 19 que afectó totalmente el desarrollo de múltiples actividades; otro suceso fue la decisión mediante el decreto de eliminar las empresas públicas en Ecuador, entre ellas la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador afectando justamente a la ruta que férrea que se analiza mediante el presente estudio de grado.

Entre los impactos negativos también resulta ser la estacionalidad de la demanda, ya que es bien sabido que en esta actividad existe días o temporadas altamente visitadas y otras que no, originando que la actividad se paralice y no se dinamice la economía local, regional o nacional. Finalmente, en ciertos lugares por la alta demanda turística, suele haber especulación de precios provocando con esto inflación, aquejando a la población local en la adquisición de bienes y servicios.

2.2.2.2.2. Impacto sociocultural

- Positivos. Desarrollo sociocultural

Los impactos socioculturales generados por la actividad turística son el resultado de las relaciones sociales y culturales entre visitantes y residentes que se establecen en un determinado destino turístico, mismos que para determinarse como positivos o negativos dependen si estos fortalecen o debilitan dichas relaciones, es decir las diferencias entre bueno y malo sobre algunas variables como formas de vida, valores y principios, niveles de seguridad, comportamiento ciudadano, ética, moral, costumbres y tradiciones, etc.

El desarrollo turístico en cualquier destino turístico exige la implementación de ciertas condiciones que terminan siendo beneficiosas para la población local, por ejemplo, la formación y capacitación necesaria para adquirir conocimientos básicos generales y específicos en torno a la función desempeñada, lo cual permite mejorar las capacidades del talento humano. Esta actividad también obliga a que muchas personas se junten y conformen emprendimientos para la prestación de un determinado

bien o servicio. Por otro lado, el turismo provoca que en el territorio mejore la estructura organizativa local a través de la conformación de directivas y espacios participativos.

Considerando que la oferta turística comprende la dotación de bienes y servicios, promueve la creatividad e imaginación de la población como en la elaboración de artesanías, gastronomía, arquitectura, etc. Además, entre los aspectos más importantes es el fortalecimiento de la cultura mediante la revitalización de varias manifestaciones culturales y elementos simbólicos del lugar.

- Negativos. Alteraciones socioculturales

En cuanto a los impactos negativos en el ámbito sociocultural tiene que ver con los siguientes aspectos que se originan a partir de la actividad turística y estas podrían ser: prostitución, alcoholismo, drogas e inseguridad ciudadana, glettos turísticos que es la desigualdad existente entre los turistas que tienen toda clase de comodidad mientras la población local está sumida en la pobreza, incluso en la extrema pobreza. Las tensiones sociales entre la propia ciudadanía, y otras afectaciones relacionadas con pérdida del valor cultural de la población sobre las principales características, costumbres y tradiciones locales.

Por otro lado, cuando se deja de realizar actividades turísticas se corre el riesgo de que los aspectos positivos ganados en relación a lo social y cultural entren en un proceso de receso y estancamiento, razón por la cual es conveniente alcanzar la sostenibilidad de los proyectos turístico, ya que constituyen una importante oportunidad de revitalizar la cultura.

2.2.2.2.3. Impacto ambiental

Los temas concernientes con el aspecto ambiental es muy debatido en los últimos tiempos porque los patrimonios naturales y los recursos gigantescos se hallan vulnerables al incremento del turismo en todas partes del universo, el problema central consiste en que los recursos naturales como las playas, lagunas, paisajes, ríos, nevados comienzan hacer disminuidos por la presencia de viajeros, es decir que ciertos visitantes no tienen conciencia sobre la importancia del medio ambiente y atentan contra los recursos naturales existentes en los lugares que visitan.

Para determinar el grado de los impactos ambientales, sean estos positivos o negativos se evalúan varios tipos recursos, mismos que se detallan a continuación desde la tabla 3 hasta la 6.

Tabla 3. Evaluación de componentes abióticos

Componente	Aspecto	Impacto
Geomorfología	Morfología	Cambios en las geo formas del terreno
	Clasificación agrológica	Cambio en la capacidad productiva del suelo
Suelos	Uso del suelo	Cambio en uso actual del suelo
	Calidad del suelo	Cambio en las propiedades fisicoquímicas del suelo
Geotecnia	Estabilidad	Cambio en la susceptibilidad a la erosión
		Variación en la estabilidad del terreno
Aguas superficiales	Características de las aguas superficiales	Cambio en las características fisicoquímicas y/o bacteriológicas de las aguas superficiales
		Cambio en el régimen de drenaje superficial
		Cambio en la disponibilidad del recurso
		Cambio en la concentración de gases en el aire
Atmósfera	Calidad del aire	Cambio en la cantidad de material particulado en el aire
		Cambio en los niveles de presión sonora

Fuente: Amarilo S.A.S.

Tabla 4. Evaluación de componentes bióticos

Componente	Aspecto	Impacto
Ecosistemas terrestres	Flora	Modificación de la cobertura vegetal boscosa
		Modificación de la composición y estructura florística
	Fauna	Modificación en la composición y estructura de fauna
		Modificación en la distribución de la fauna
		Modificación de hábitats terrestres y corredores biológicos

Fuente: Amarilo S.A.S

Tabla 5. Evaluación de componentes socioculturales

Componente	Aspecto	Impacto
Dimensión geográfica	Calidad de vida	Aumento en el riesgo de accidentes
		Cambio en la calidad de vida por nuevos ingresos (empleo)
	Servicios sociales (salud, educación, vivienda, recreación, vías)	Cambio en el estado de la malla vial
Dimensión económica	Servicios públicos (energía, acueducto, alcantarillado, manejo de residuos)	Alteración en la demanda de servicio públicos y sociales
	Estructura de la propiedad	Cambio en el valor del suelo

	Procesos productivos	Cambio en la oferta y demanda de bienes y/o servicios locales
	Ingresos	Ingresos tributarios Ingresos para la economía
Dimensión política-organizativa	Presencia institucional	Niveles de seguridad
	Actores sociales	Generación de expectativas
Dimensión cultural	Modificaciones culturales	Cambio en la dinámica socio cultural

Fuente: Amarilo S.A.S.

Tabla 6. Evaluación del componente perceptual

Componente	Aspecto	Impacto
Paisaje	Calidad visual	Cambio del paisaje por cobertura vegetal
		Cambio en la calidad paisajística

Fuente: Amarilo S.A.S.

Es necesario considerar que los indicadores para evaluación de impactos van a depender en gran medida de las actividades turísticas que se realizan en un determinado lugar. Es así que Maldonado (2021), administrador turístico de la Organización Comunitaria Bombódromo Palenque, señala que los indicadores para evaluar el impacto en el turismo rural de la parroquia de Salinas, luego del cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador en los aspectos socioculturales, ambientales y económicos se han considerado los siguientes:

Tabla 7. Indicadores socioculturales y ambientales del turismo rural de Salinas

Indicador	Calificación
INDICADORES SOCIOCULTURALES	
Se continua exponiendo las siguientes prácticas tradicionales después del cierre de la FEEP:	
-Gastronomía	
-Danza	
-Proceso de elaboración de sal	
-Música	
-Artesanías	
Se continua ofertando servicios turísticos en los siguientes establecimientos culturales después del cierre de la FEEP:	
-Centro gastronómico	
-Museo de sal	
-Sala etnográfica	
-Iglesia	
-Plaza artesanal	
-Estación del tren	
Se afectó a grupos socioculturales con el cierre de la FEEP:	
-Socialmente	
-Culturalmente	
-Económicamente	
-Emocionalmente	
Se afectó el nivel de organización de las asociaciones o emprendimientos turísticos luego del cierre de la FEEP:	
-Número de miembros	
-Número de reuniones	
-Actividades del grupo	

INDICADORES AMBIENTALES

Limpieza del interior y exterior de los establecimientos turísticos durante operaba el tren.
Imagen visual de vía férrea, calles y establecimientos turísticos articulados a la operación del tren.

Fuente: Maldonado (2021)

En la misma entrevista, Maldonado (2021) manifiesta que la evaluación del aspecto económico es necesario realizarlo de forma individual, ya que los involucrados tienden a ser muy discretos a la hora de hablar sobre asuntos económicos y además, para tener la mayor aproximación a la realidad se debe evitar la colación de rangos y más bien describir los valores que comentan los entrevistados.

Tabla 8. Indicadores económicos del turismo rural de Salinas

INDICADORES ECONÓMICOS	RESPUESTA
Número de emprendimientos	
Número semanal de clientes	
Ingreso semanal por motivos de ventas	
Egreso semanal para producción de bienes y servicios	
Número de beneficiarios directos	
Forma de distribución de los recursos	
Procedencia de materias primas e insumos	
Días y horarios de atención	
Número de beneficiarios indirectos	
Tiempo de funcionamiento del negocio	

Fuente: Maldonado (2021)

2.2.3. Desarrollo Local

El término desarrollo local, cada vez se va escuchando con mayor frecuencia en los ámbitos públicos, privados y en los centros educativos. Sin embargo, es un tema que aún deja muchas dudas en cuanto a su significado y la aplicación del mismo para generar desarrollo de una determinada población.

El desarrollo local es una estrategia que intenta mediante diversos mecanismos establecer el entorno favorable para el desarrollo de iniciativas de carácter local para incrementar las capacidades de la colectividad y buscar a través de ellas beneficios económicos, socioculturales y ambientales. Male (2002) argumenta:

El desarrollo local ha vuelto a dar actualidad y legitimidad a una visión del desarrollo centrado en lo endógeno, en los recursos propios (materiales y humanos) y construido desde abajo. En efecto, el desarrollo local se enraíza en una visión endógena, pero no renuncia en general a abrirla y proyectarla hacia fuera; pretende identificar los factores locales que pueden ser la base del desarrollo (recursos físicos y recursos naturales, mano de obra cualificada, cultura, patrimonio arquitectónico e histórico, paisaje, etc.) y valorizarlos. Pero no se cierra en una visión autárquica del desarrollo, no promueve sociedades cerradas sobre sí mismas, sino que se plantea cómo valorizar estos factores, teniendo en cuenta la situación económica y social de la región, del país e incluso del mundo. (p. 22)

Tabla 9. Resultados esperados mediante el desarrollo local

Resultados	Descripción
Resultado 1	Esfuerzos compartidos por los diferentes actores involucrados, especialmente son consecuencia de la combinación del compromiso de las organizaciones de base, organizaciones de apoyo y la capacidad de liderazgo de las autoridades locales. Por consiguiente, son resultados en los que convergen distintos esfuerzos asociativos. No son resultados que se pueden atribuir mecánicamente a determinado agente u organización, en tanto recogen las sinergias conseguidas en la localidad.
Resultado 2	Involucrando a la población en el manejo y empoderamiento del patrimonio cultural y natural de las localidades, mismos que requieren mantenerse en el tiempo, ya que están sujetos a la variación de decisiones políticas, y de comportamiento social.

Combinación de múltiples factores: productivos, organizativos, institucionales, metodológicos. Se encuentran en la frontera entre lo sectorial y lo integral, en los límites de lo particular y lo colectivo, entre las esferas de lo público y lo privado; se trata entonces de resultados que están configurando una nueva dimensión de lo público no estatal en el manejo de los recursos naturales y el territorio

Fuente: Male (2002)

Para la planificación y ejecución del desarrollo local no existe una ubicación exacta, ya que este puede ejecutarse en lugares urbanos, urbano marginales y rurales. Sin embargo, es más común hablar de desarrollo local en áreas rurales, ya que en estos territorios es donde aún existe mucho por hacer mediante el aprovechamiento de las potencialidades endógenas. Por tanto, a continuación, se hace referencia exclusivamente al desarrollo local en áreas rurales.

2.2.3.1. Desarrollo local en territorios rurales

2.2.3.1.1. Territorio rural

Los territorios rurales son espacios determinados que geográficamente están ubicados en zonas distanciadas con relación a los sectores urbanos de las ciudades. En tal virtud, en dichos espacios se realizan actividades propias de la ruralidad enfocadas a la cultura e identidad de la población mayoritaria.

Un territorio rural está basado en un proceso histórico de construcción social, mismo que posee grandes recursos naturales y su base económica se estructura alrededor de la oferta agrícola, pecuaria y ambiental en que se sustenta. Establece una nueva forma de relación de densidades, incluyendo concentraciones poblacionales que forman parte de territorios rurales, de centros urbanos con funciones rurales. Esta definición rompe con el dualismo urbano-rural propio de las definiciones tradicionales y, al tiempo que incluye todos los sectores económicos que tienen lugar en este tipo de territorios, más allá de las actividades agrícolas o de sus encadenamientos directos (Dirven, 2004).

2.2.4. Desarrollo rural

Acorde al territorio rural, el concepto del desarrollo de este tipo de territorios es polémico, ya que como discurso, enfoque, prácticas, propuestas y desafíos, ha tenido diversas versiones no exentas de contraposición, convergencias, divergencias, y, por supuesto,

de críticas. Y no puede ser de otra manera, ya que se trata, ni más ni menos, de una discusión continua sobre la situación real a la cual se quiere llegar respecto al mundo rural en un contexto territorial determinado, lo que también conlleva a reflexionar sobre el tipo de sociedad y mundo al cual se aspira (Pezo, 2007).

Se entiende hoy por desarrollo rural, en un sentido amplio, aquel proceso de mejora del nivel del bienestar de la población rural y de la contribución que el medio rural hace de forma más general al bienestar de la población en su conjunto, ya sea urbana o rural, con su base de recursos naturales. También se concibe al desarrollo rural como el proceso localizado de cambio social y crecimiento económico sostenible, que tiene por finalidad el progreso permanente de la comunidad rural y de cada individuo integrado en ella (Utalca, 2009).

Es un proceso de crecimiento económico y cambio estructural para mejorar las condiciones de vida de la población local que habita un espacio e identifica tres dimensiones: la económica, la sociocultural y la político-administrativa. Este proceso pretende mejorar las condiciones de vida y trabajo, creando puestos de empleo y riqueza, a la vez que es compatible con la preservación del medio y uso sostenible de los recursos naturales (Márquez, 2009).

También puede definirse como un proceso localizado de cambio social y crecimiento económico sostenible, que tiene por finalidad el progreso permanente de la comunidad rural y de cada individuo integrado en ella. Es el proceso endógeno que se genera en el territorio de forma global e intersectorial y que exige la participación activa de la propia población en un proceso apoyado en la acción subsidiaria de las administraciones y de otros agentes externos. Mediante este proceso se pretende una mejora de las condiciones de vida y trabajo que lleve consigo la creación de empleo y riqueza (Martínez, 2008).

En síntesis, el desarrollo rural es aquel que se origina en zonas fuera del entorno urbano de las ciudades y que busca mejorar las condiciones de vida de la población local en los ámbitos sociocultural, económico y ambiental, para lo cual se debe aprovechar los recursos de la localidad de forma racional y sostenible. En este tipo de desarrollo se requiere de la participación activa de los habitantes, convirtiéndose en los principales protagonistas, sumado a esfuerzos de instituciones públicas y/o privadas.

2.2.4.1. Desarrollo rural endógeno

Su propósito es acrecentar el bienestar de la población local, mediante el establecimiento de actividades, sociales, culturales, ambientales y económicas utilizando los propios recursos humanos y materiales de la localidad. Se definen las alternativas a partir de la potencialidad de recursos existentes tanto naturales como culturales con la finalidad que a más de que sirvan para empoderar cultural e identitariamente a sus pobladores, pueda proponerse estrategias para aprovecharlos en otras áreas, por ejemplo, en la actividad turística.

Es el proceso de organización del territorio, incluyendo sistemas incluyentes y participativos, basándose en la planificación como resultado del esfuerzo de concertación entre las bases acompañado de los representantes comunitarios y autoridades locales. El fin es mejorar la calidad de vida mediante el aprovechamiento de sus propias potencialidades y cualidades, siendo la sociedad civil un actor trascendental para promover su propio desarrollo.

2.2.4.1. El turismo rural

Turismo rural se define como las actividades turísticas que se realizan en el espacio rural y que tienen como propósito interactuar con la población local, conocer las tradiciones y la forma de vida de la gente y los atractivos de la zona. A la vez es el segmento que brinda al turista la oportunidad de convivir con comunidades rurales para conocer y aprender otras formas de vida, en sus aspectos cotidianos, productivos y culturales, sensibilizándolo sobre el respeto y valor de la identidad cultural de las comunidades y pueblos.

Una de las actividades que concuerda con el planteamiento del desarrollo sustentable, y que puede contribuir al mejoramiento ambiental es el turismo rural, que puede ser una adecuada forma para reducir los niveles de pobreza y extrema pobreza de estas áreas deprimidas, y con ello contribuir al crecimiento económico y sociocultural. En este sentido, es importante conocer aspectos fundamentales sobre el turismo, ya que es un fenómeno social y económico, provocado el desplazamiento de los turistas a ciertos lugares que son de su interés por las bondades en recursos, atractivos y servicios, sin dejar

de lado las facilidades que exista para su accesibilidad y comodidad en dicho lugar, en donde se satisfaga sus necesidades y expectativas (Dirven y Schaerer, 2001).

Existen varias concepciones del turismo, resultando diversidad de criterios a la hora de definirla. Una visión antropológica del turismo que se ha adoptado, es aquella que considera a la actividad turística como una forma de expansión económica, social, cultural, política y psicológica de las sociedades, pudiendo generar excedentes y que ha potenciado el desarrollo de las comunicaciones y los desplazamientos humanos. Además, ha facilitado la ocupación de los espacios de ocio y descanso de esos grupos sociales favoreciendo a la salud, mediante el disfrute de la paz y armonía del destino turístico (Santana, 1997).

2.2.4.1.1. Tipos de turismo rural

El turismo rural permite la realización de varias modalidades turísticas que se ajustan a este tipo de entorno natural.

Tabla 10. Tipos de turismo rural

Tipos de turismo rural	Descripción
Turismo de aventura	Se realizan actividades recreativas y deportivas con cierto grado de riesgo que hace interesante para las personas que gusta de esta modalidad. Se realiza en entornos naturales utilizando recursos como senderos, ríos, cascadas, peñas, otros.
Turismo cultural	Apegados a práctica de las manifestaciones y elementos culturales como los folklóricos, arqueológicos, festivos, gastronómicos, y todos aquellos eventos tradicionales en donde los visitantes conviven y participan por un determinado tiempo de dicha cultura local.
Ecoturismo	Contacto directo con la naturaleza, fundamentalmente se centra en la conservación de los recursos naturales y a su vez disfrutan de recorridos por los espacios naturales observando la biodiversidad. Los lugares más visitados para este fin son las áreas declaradas como espacios de conservación y protección.

Agroturismo	Se basa en la implementación de buenas prácticas agrícolas y pecuarias, mismas que por su éxito se ofertan y se complementan con otros atractivos y servicios turísticos y las personas que las visitan son aquellas que generalmente desean conocer el aprovechamiento sostenible y encadenado de productos y desechos.
Etnoturismo	Comprende en la visita a diferentes grupos sociales en donde predomina un determinado grupo étnico como indígenas, afroecuatorianos, montubios, etc., para conocer sus formas de vida, creencias, costumbres y tradiciones. Para esto es necesario que estos grupos étnicos estén apropiados de su cultura e identidad para poder expresar y demostrar a los turistas, las prácticas culturales como su forma de vida habitual.
Turismo comunitario	Se refiere a las actividades turísticas que se realizan en sectores generalmente rurales donde existe participación local en la prestación de bienes y servicios. Por otro lado existe una estrecha convivencia e interrelación entre visitantes y residentes, y suele beneficiarse indirectamente toda la población local.

Para la implementación de cualquier modalidad turística en las áreas rurales se requiere de esfuerzos individuales y colectivos de la población local, entre esto empoderamiento para aprovechar las potencialidades endógenas del lugar mediante el desarrollo turístico. Riera (citado en Durston, 2000) “el empoderamiento en el marco de una estrategia social, es un proceso selectivo consciente e intencionado que tiene como objetivo la equiparación de oportunidades entre los actores sociales” (p. 33).

2.2.4.1.2. Aportes del turismo rural en el desarrollo

Los aportes del turismo rural en el desarrollo sociocultural, ambiental y económico de las comunidades son los siguientes:

- Favorece a la producción local
- Respeto y mejor aprovechamiento de los recursos naturales.
- Revalorización y preservación de la cultura

- Fuentes de empleo y subempleo
- Mercado permanente de producción agrícola, pecuaria y artesanal.
- Difusión de la cultura local.
- Mejores niveles de organización y administración local.
- Conservación y preservación de los recursos naturales
- Capacitación de la población local.
- Empoderamiento de la cultura e identidad local.
- Mejoramiento de la imagen y prestigio del lugar
- Valoración de todos los elementos patrimoniales (infraestructura, tradiciones, gastronomía, etc.).
- Interés en compartir entre diferentes grupos étnicos.

A pesar de lo expuesto anteriormente, el turismo rural, más que en otras modalidades tiene que conciliar aspectos conflictivos entre sí como el desarrollo económico y la preservación de los recursos naturales y también culturales locales. Sin embargo, es posible llevarlos adecuada y equilibradamente mediante la planificación y cumplimiento de normas establecidas a nivel nacional y de reglamentos internos para garantizar la conservación del ambiente y la cultura.

2.2.5. Turismo Rural de Salinas de Ibarra

Santa Catalina de Salinas, es una parroquia rural de Ibarra, mayoritariamente afroecuatoriana, que pertenece al cantón Ibarra, provincia Imbabura, Ecuador, ubicada a 25,5 Km de la capital provincial, con un clima radiante, cálido seco y contiene dos rutas importantes que le ha permitido desarrollarse enormemente en los últimos años, ya que está atravesada por la Vía Salinas - San Lorenzo y por la vía férrea Ibarra – Salinas.

Su población de la parroquia de Salinas según el censo 2010 es de 1741 habitantes, de los cuales 854 son mujeres y 887 son hombres. Además, está situada en el centro de la población afroecuatoriana de Imbabura y Carchi que comprende 38 comunidades afrodescendientes, pertenecientes a cinco cantones (Ibarra, Pimampiro, Urcuquí, Mira, Bolívar) de las dos provincias mencionadas.

El mapa político de la parroquia de Salinas de Ibarra se observa en la figura 5.

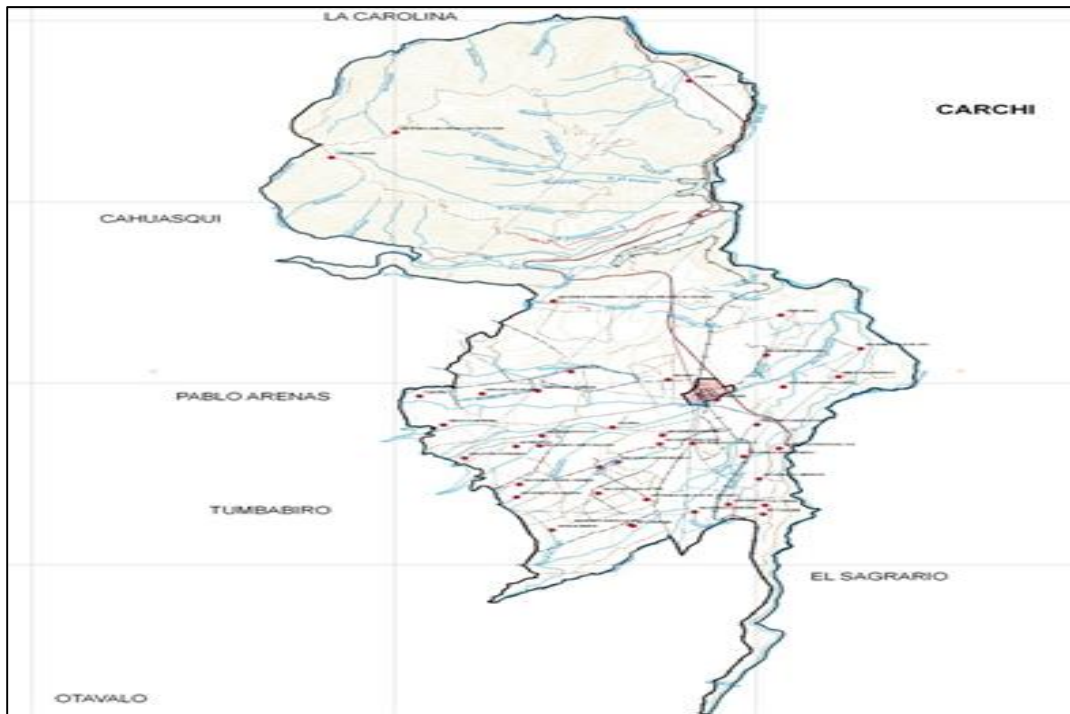


Figura 5. Mapa político de la parroquia rural de Salinas

Fuente: PDOT Salinas

2.2.5.1. Desarrollo turístico de la parroquia Salinas

Salinas progresivamente ha ido implementando diferentes atractivos turísticos, tanto que es una de las parroquias de la provincia de Imbabura y posiblemente del país que mayor infraestructura turística comunitaria posee. A partir del año 2007 se restauró un autoferro con financiamiento de Bélgica y en marzo de 2008 inicio su funcionamiento dando inicio al desarrollo del turismo.

En la figura 6 se observa el autoferro que fue restaurado por el GAD parroquial de Salinas, con el cual se inició las operaciones turísticas.



Figura 6. Autoferry rehabilitado por el proyecto turístico de Salinas
Fuente: Programa de desarrollo turístico Salinas

Posteriormente se rehabilito los trenes en diferentes rutas del Ecuador, y Salinas no fue la excepción e incremento notablemente el flujo turístico de la parroquia a través del producto el Tren de la Libertad. En la figura 7 se muestra el tren sobre el puente del río Ambi que se encuentra en el tramo Ibarra – Salinas.



Figura 7. Tren rehabilitado en la vía Ibarra – Salinas
Fuente: Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador

2.2.5.1.1. Emprendimientos turísticos de Salinas

- Grupos de danza

En la parroquia de Salinas predomina la población afroecuatoriana misma que es descendiente de los procesos esclavistas basados en la trata de africanos a diferentes lugares del mundo, especialmente al continente americano. En este sentido los grupos de danza expresan y deleitan el tradicional baile de la bomba, a su vez muestran la vestimenta afro, y las habilidades dancísticas como el equilibrio de la botella o canastas sobre la cabeza, especialmente las mujeres, quienes realizan esta práctica que por su importancia se convierte en un ritual dentro de la presentación cultural de la danza. Uno de los grupos de danza de la parroquia de Salinas se muestra en la figura 8.



Figura 8. Grupo de danza IANZA de la parroquia Salinas
Fuente: Programa de desarrollo turístico Salinas

- Museo se Sal

El nombre de la parroquia de Salinas obedece a la obtención de sal desde hace más de 500 años, sin embargo a partir de los noventa se abandonó esta actividad, lo cual hizo que progresivamente las nuevas generaciones desconozcan la historia de esta importante labor; razón por la cual en el 2007 se construyó el museo de sal Barro Caliente, mismo que funcionó desde agosto del 2009 con el propósito de revitalizar la tradición de elaboración de sal y fortalecer la memoria colectiva del pueblo salinenese. En la figura 9 se observa a Humberto Rea, quien anteriormente se dedicaba a la producción artesanal de sal.



Figura 9. Adulto mayor recordando el proceso de elaboración de sal
Fuente: Programa de desarrollo turístico Salinas

- Sala Etnográfica

Es un espacio donde se encuentra la historia del pueblo afroecuatoriano, contiene información sobre el histórico proceso de esclavización, líderes afros a nivel internacional, nacional y local, vestimenta afro, instrumentos y utensilios característicos, información de las comunidades afroecuatorianas del territorio ancestral de Imbabura y Carchi, maqueta con los principales emprendimientos de Salinas, entre otros aspectos importantes. La sala etnográfica Nuestros Ancestros busca fortalecer la identidad local

como pueblo afro para aprovecharlo mediante el turismo cultural. Este centro turístico de Salinas se puede observar en la figura 10.



Figura 10. Sala etnográfica de Salinas
Fuente: Programa de desarrollo turístico Salinas

- Centro Gastronómico Palenque 1

Como es de esperar uno de los servicios básicos en la actividad turística es la alimentación, para lo cual en la parroquia de Salinas se construyó, un restaurante al cual se denomina Centro Étnico Gastronómico Palenque, con capacidad para 120 personas; entre sus comidas están principalmente las preparadas con materias primas autóctonas de la zona como la yuca, camote, frejol, etc. Además, se ha constituido como un centro de capacitación donde se han preparado muchas mujeres y posteriormente han implementado sus propios emprendimientos. En la figura 11 se observa el acogedor restaurante con turistas que deleitan la gastronomía de Salinas.



Figura 11. Centro gastronómico Palenque
Fuente: Programa de desarrollo turístico Salinas

Cabe indicar que luego se construyó otro restaurante denominado Centro Gastronómico Palenque 2, con capacidad para 70 personas, mismo que está ubicado en el Complejo Turístico Bombódromo Palenque y la especialidad este es la tilapia frita. En este espacio se tiene adjunto otros servicios como piscinas, tobogán, alojamiento, cuartos húmedos, pistas de motocross, pista de 4 x 4, tarabita, entre otros, y es el lugar donde se organizan grandes eventos culturales y deportivos. En la figura 12 se observa parte del área recreativa del Bombódromo Palenque.



Figura 12. Complejo turístico Bombódromo Palenque

Fuente: Programa de desarrollo turístico

- Grupo de guías

El recorrido por las calles y la visita a los diferentes establecimientos turísticos de la parroquia de Salinas, los turistas transitan acompañados por guías locales que se encargan de difundir la información de cada uno de los sitios visitados. Los guías fueron capacitados en temas básicos del turismo y aquellos que tienen que ver con la cultura afroecuatoriana de Salinas. En la figura 13 se muestra a jóvenes de la parroquia de Salinas que cumplían las funciones de guías locales.



Figura 13. Grupo de guías locales de la parroquia de Salinas

Fuente: Programa de desarrollo turístico de Salinas

- Plaza Artesanal

La plaza artesanal esta frente a la estación de ferrocarriles que es el lugar de arribo del tren. Está constituida por 12 emprendimientos que elaboran artesanías en diferentes materiales de la zona como el barro, resina, semillas, cortezas de cítricos, papel reciclado, entre otros materiales. Se muestra la exposición y venta de artesanías de la parroquia de Salinas mediante la figura 14.



Figura 14. Plaza artesanal

Fuente: Programa de desarrollo turístico de Salinas

- Industria Santa Catalina de Salinas

En el recorrido que solían hacer los turistas por la parroquia de Salinas, uno de los puntos establecidos era la visita al emprendimiento de la Asociación Santa Catalina de Salinas que se dedicaba a la elaboración de derivados de frutas obteniendo mermelada, arrope de mora, helados, chocolate y la bebida piña colada. En la figura 15 se indica varios de los productos que elabora este emprendimiento.



Figura 15. Emprendimiento Industria Santa Catalina
Fuente: Programa de desarrollo turístico de Salinas

Este emprendimiento manejado por la Asociación de Mujeres Emprendedoras de Salinas atendía en la estación de ferrocarriles de la parroquia de Salinas, preparando alimentos como jugos de frutas exóticas de la zona como la tuna y el ovo, empanadas, café y otros suvenires para los turistas que se trasladaban en el Tren de la Libertad desde Ibarra hasta Salinas. Las instalaciones del Café del Tren pertenecen a la Empresa de Ferrocarriles, emprendimiento que se muestra en la figura 16.



Figura 16. Emprendimiento Café del tren
Fuente: Programa de desarrollo turístico de Salinas

2.2.6. Generalidades del turismo rural

2.2.6.1. Actividad turística

La actividad turística son aquellas acciones que se desarrollan en torno a la gestión, administración y producción de bienes y servicios, así como la atención misma a los turistas. Para Rodríguez (2010):

La actividad turística comprende el desplazamiento del lugar habitual de residencia, la pernoctación por un período superior a 24 horas y menor a un año para el goce y disfrute de un destino turístico. Por lo tanto, esta actividad implica el uso y contratación de medios de transporte, alojamiento. En este sentido, el producto turístico está constituido por el conjunto de bienes y servicios que se ponen a disposición de los visitantes para su consumo directo, es de gran importancia señalar que los mismos deben estar dirigidos a la satisfacción de los deseos y las expectativas de los visitantes. (ps. 9, 10)

2.2.6.1.1. Alcances de la actividad turística

Los alcances de la actividad turística es la búsqueda del bienestar para beneficiar directa o indirectamente a una sociedad de manera organizada, compensando las necesidades de las personas a través del desarrollo turístico y creando divisas para el progreso de un sector. MINCETUR (2016):

El turismo es una actividad multisectorial muy compleja que genera, directa e indirectamente, una serie de beneficios a los distintos niveles de la sociedad. Para ello, moviliza a diversos agentes y grupos sociales de manera ordenada y planificada. Dada sus múltiples implicancias, el turismo es considerado un fenómeno propio de la sociedad actual. Por ejemplo, posee carácter social, dado que está dirigido a satisfacer las necesidades de las personas. También tiene naturaleza económica, ya que es capaz de generar divisas al país receptor de los flujos turísticos; política, porque responde a los lineamientos y planes de desarrollo de los sistemas de gobierno; cultural, porque permite conocer la vida e idiosincrasia de personas de diferentes realidades geográficas y educativa, en tanto que puede ser un medio de formación personal e intelectual. (p. 1)

2.2.6.1.2. Producto turístico

Es común conceptualizar al producto turístico como el conjunto de elementos tangibles e intangibles que permite que el turista sienta el interés de desplazarse fuera de su lugar habitual. Nasimba y Cejas (citado en MINCETUR 2014) conceptualiza al producto turístico como "el conjunto de componentes tangibles e intangibles que incluyen recursos o atractivos turísticos, infraestructura, actividades recreativas, imágenes y valores simbólicos para satisfacer motivaciones y expectativas, siendo percibidos en conjunto como parte de la experiencia turística" (p. 25).

En la actualidad es vital que el cliente o en este caso el turista se sienta satisfechos, gracias al servicio y facilidades que se le esté brindando, así como también es importante la percepción que tenga del lugar que visita porque como se indica, los productos deben estar orientados al turista para así lograr cautivarlos y esperar que retornen al lugar.

2.2.6.1.3. Destino turístico

Se conoce como destino turístico al lugar que cuenta con infraestructura, atractivos, servicios y facilidades turísticas para la visita de los turistas. "Punto específico donde el consumidor (potencial turista) se debe desplazar para realizar, o bien llevar a cabo la demanda del producto" (Guerrero & Muñoz, 2009).

El destino, como ámbito en donde se realizan la mayor parte de las actividades de producción y consumo turístico y donde se producen la mayoría de los efectos geográficos, sociales, económicos y culturales del turismo, no ha recibido la atención que aparentemente merece. De hecho, tradicionalmente ha sido definido, de forma simplista, bien como sinónimo del producto o bien como sinónimo de lugar en donde se produce y consume turismo (Timón, 2004).

Se denomina destino turístico a una zona o área geográfica que es visitada por el turista, cuenta con límites de naturaleza física, de contexto político y de percepción por parte del mercado. Desde el punto de vista empresarial, tanto estratégico como organizativo, el perímetro del destino lo constituyen las relaciones que se edifican entre el conjunto de unidades productivas que participan en la actividad turística (Marcocentomo, 2009). En

definitiva, el destino turístico no es solo un lugar a visitar, sino que es un espacio en el cual se concentran dinamismos y actividades que pueden contribuir al aprendizaje educativo de una persona.

2.2.6.1.4. Atractivo turístico

Un atractivo turístico es un recurso o servicio que es muy llamativo, interesante y motiva el desplazamiento de las personas. Se puede considerar que cada atractivo que genere una motivación para visitarlo debe brindar al turista la facilidad de acceso y permanencia en dicho lugar, teniendo en cuenta la planta turística y actividades que incentiven a que el visitante regrese.

El concepto de atractivo turístico se define como el conjunto de elementos materiales y/o inmateriales que son susceptibles de ser transformados en un producto turístico que tenga capacidad para incidir sobre el proceso de decisión del turista provocando su visita a través de flujos de desplazamientos desde su lugar de residencia habitual hacia un determinado territorio que contenga elementos interesantes de visita y garantice el bienestar y seguridad de los turistas, convirtiéndose en un destino turístico capaz de generar satisfacciones de quienes los visitan (Ordaz, 2010).

La existencia del espacio rural o natural turístico está condicionada por la presencia de atractivos en estas áreas, cuyo entorno constituye la causa principal que motiva un viaje turístico. Sin embargo, cada vez que alguien emprende un viaje turístico en busca de esta modalidad turística, genera necesidades complementarias de transporte, alojamiento, alimentación, visitas a lugares, diversiones, compras, para cuya satisfacción se requiere entre otras aportaciones de una serie de adecuada infraestructura y amigable con el ambiente para la prestación de dichos servicios.

2.2.6.1.5. Servicios turísticos

Dentro del desarrollo turístico, obligatoriamente se debe abordar el tema de servicios turísticos que no es otra cosa que poner a disposición de los turistas ciertas actividades que satisfagan las necesidades de los visitantes desde el inicio hasta la finalización del tour.

Los servicios turísticos son un conjunto de elementos, reglas y regulaciones que se encuentran en un lugar para proveer de insumos necesarios a turistas y que a más de avalar su estadía en el atractivo turístico, estos servicios son alimentación, transporte, alojamiento, restauración, entre otros (Servicio Nacional de Turismo, 2008).

Tabla 11. Servicios turísticos

Servicios turísticos	Descripción
Alojamiento	Se entiende por alojamiento turístico al servicio que prestan los establecimientos que ofertan pernóctación.
Servicio de alimentos y bebidas	Son actividades de prestación de servicios que tienen que ver con alimentación, bares, entre otros, cuyos propietarios ejerzan actividades relacionadas con la producción del servicio y venta de alimentos.
Transportación	Hace referencia a la movilización de personas por medio de cualquier vía de comunicación ya sea vial, marítima, fluvial, aérea, entre otros, con apoyo de otro tipo de actividades como la alimentación, gastronomía, operación.
Operación	Comprende diferentes formas de organización de viajes, por medio de turismo cultural, patrimonial, ecoturismo, turismo de aventura, deportiva, rural, y otros tipos de operación que sean avalados por el Ministerio de Turismo.
Intermediación	Es la actividad que realizan agencias de servicios de turismo de personas naturales o jurídicas, que se encuentran avaladas por la autoridad competente y se dediquen profesionalmente a la prestación de servicios como intermediarios de los viajeros o turistas.

Fuente: MINTUR (2015)

2.3. Normativas

Constitución de la República

Art. 141. Establece la Presidenta o Presidente de la República ejerce la función Ejecutiva, es el jefe del Estado y de Gobierno y responsable de la administración pública.

Art. 261, literal 12. Confiere al Estado Central competencias exclusivas sobre (...) el control y administración de las empresas públicas nacionales.

Art. 395. La Constitución reconoce los siguientes principios ambientales:

1. El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.
2. Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.
3. El Estado garantizará la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales.
4. En caso de duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental,

Código orgánico administrativo

Art. 45. Establece la facultad al presidente de la República para crear, reformar o suprimir los órganos o entidades de la administración pública central, cualquiera sea su origen, mediante decreto ejecutivo en el que se determinará su adscripción o dependencia".

Ley orgánica de empresas públicas

Art. 56. Para la extinción de una empresa pública se deberán observar las mismas formalidades establecidas para su creación, debiendo el decreto ejecutivo, norma regional u ordenanza respectiva fijar la forma y términos de su extinción y liquidación.

Art. 58. Establece que, en los casos de extinción de la empresa pública, su Directorio designará el liquidador.

Art. 63. Respecto a los activos y pasivos en la liquidación de una empresa pública, determina: Liquidada la empresa pública y cubiertos todos los pasivos, el remanente de

activos pasará a propiedad del ministerio o institución rectora del área de acción de la empresa pública o del gobierno autónomo descentralizado que la hubiere creado.

Ley de turismo

Art.3. Son principios de la actividad turística, los siguientes:

a.- La iniciativa privada como pilar fundamental del sector; con su contribución mediante la inversión directa, la generación de empleo y promoción nacional e internacional;

b.- La participación de los gobiernos provincial y cantonal para impulsar y apoyar el desarrollo turístico, dentro del marco de la descentralización;

c.- El fomento de la infraestructura nacional y el mejoramiento de los servicios públicos básicos para garantizar la adecuada satisfacción de los turistas;

d.- La conservación permanente de los recursos naturales y culturales del país; y

e.- La iniciativa y participación comunitaria indígena, campesina, montubia, afro ecuatoriana, con su cultura y tradiciones preservando su identidad, protegiendo su ecosistema y participando en la prestación de servicios turísticos, en los términos previstos en esta Ley y sus reglamentos.

Decreto presidencial

Mediante decreto N° 1057 el ex presidente de la República del Ecuador Lcdo. Lenín Moreno expide lo siguiente:

Artículo 1. Disponer de la extinción de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEEP, para lo cual serán aplicables las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, el presente Decreto Ejecutivo, las disposiciones del Directorio en lo que fueren aplicables, y, subsidiariamente la Ley de Compañías. Durante la liquidación la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEEP, a su dominación se agregará "en liquidación".

Artículo 4. Cumplido el plazo de liquidación previsto en el artículo anterior, el liquidador debe transferir al Ministerio de Turismo todos los activos y/o pasivos, incluyendo los derechos litigiosos de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEEP en liquidación.

La referida transferencia se efectuará a través de una escritura celebrada entre el liquidador de la correspondiente empresa y el Titular del Ministerio de Turismo o su delegado.

COOTAD

Artículo 54.- Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo Descentralizado municipal las siguientes:

g) Regular, controlar y promover el desarrollo de la actividad turística cantonal, en coordinación con los demás gobiernos autónomos descentralizados, promoviendo especialmente la creación y funcionamiento de organizaciones asociativas y empresas comunitarias de turismo;

Artículo 64.- Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo Descentralizado parroquial rural:

g) Fomentar la inversión y el desarrollo económico especialmente de la economía popular y solidaria, en sectores como la agricultura, ganadería, artesanía y turismo, entre otros, en coordinación con los demás gobiernos autónomos descentralizados;

III. METODOLOGÍA

3.1. Enfoque metodológico

3.1.1. Enfoque cualitativo

El enfoque cualitativo es subjetivo y utiliza la recolección de datos sin medición numérica. Sampieri. (2006) afirma que:

El enfoque cualitativo es un proceso inductivo contextualizado en un ambiente natural, esto se debe a que en la recolección de datos se establece una estrecha relación entre los participantes de la investigación sustrayendo sus experiencias e ideologías en detrimento del empleo de un instrumento de medición predeterminado. (p.7)

3.1.2. Tipos de investigación

Tabla 12. Tipos de investigación

Tipo	Propósito	Valor
Descriptiva	Se encarga de puntualizar las características de la población que está estudiando. Su objetivo es describir la naturaleza de un segmento demográfico, sin centrarse en las razones por las que se produce un determinado fenómeno.	Está articulada con el trabajo de campo, en donde el investigador se desplaza a los sitios de estudio para la indagación y registro de fenómenos sociales, culturales y ambientales de su interés. Las técnicas de investigación a utilizar son la observación, entrevistas e información documental.

Exploratoria	<p>Utilizada para estudiar un problema que no está claramente definido, por lo que se lleva a cabo para comprenderlo mejor, pero sin proporcionar resultados concluyentes. Suele llevarse a cabo cuando el problema se encuentra en una fase preliminar.</p> <p>Está articulada con el trabajo de campo, en donde el investigador se desplaza a los sitios de estudio para la indagación y registro de fenómenos sociales, culturales y ambientales de su interés. Las técnicas de investigación a utilizar son la observación, entrevistas e información documental.</p>
--------------	---

3.2. Idea a defender

La ruta del Tren de la Libertad Ibarra - Salinas aportaba positivamente para el desarrollo del turismo rural de la parroquia Salinas.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 13. Operacionalización de variables

Variable Definición	Dimensión	Indicadores	Técnica	Instrumento
<p>Independiente:</p> <p>Causas para el cierre de la FEEP</p> <p>Las causas son acontecimientos que dan origen a efectos o impactos que podrían ser positivos o negativos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Político • Administrativo • Legales 	<ul style="list-style-type: none"> • Razones para el cierre • Responsables de la decisión • Acciones realizadas por entidades públicas para apoyar o evitar el cierre de la FEEP. • Acción y participación ciudadana. • Normativas de sustento para el cierre de la FEEP 	<p>Entrevistas, documentos</p>	<p>Cuestionarios</p>

Dependiente:

Impactos al turismo rural

Los impactos positivos o negativos involucran directa e indirectamente con las personas, recursos, atractivos, bienes o servicios desde la planificación hasta después que los turistas se despiden del lugar.

- Socio-cultural
 - Exposición de prácticas tradicionales después del cierre de la FEEP:
 - Gastronomía
 - Danza
 - Proceso de elaboración de sal
 - Música
 - Artesanías
 - Económicos
 - Oferta de servicios turísticos en los establecimientos culturales después del cierre de la FEEP:
 - Centro gastronómico
 - Museo de sal
 - Sala etnográfica
 - Iglesia
 - Plaza artesanal
 - Estación del tren
 - Afectación sociocultural con el cierre de la FEEP:
 - Ambientales
- Documentos, entrevistas y observación directa Cuestionarios, fichas
-

-
- Socialmente
 - Culturalmente
 - Económicamente
 - Emocionalmente
 - Afectación al nivel de organización de las asociaciones o emprendimientos turísticos luego del cierre de la FEET:
 - Número de miembros
 - Número de reuniones
 - Actividades del grupo
 - Número de emprendimientos
 - Número semanal de clientes
 - Ingresos semanales por motivos de ventas
 - Egresos para producción de bienes y servicios
 - Número de beneficiarios directos
-

-
- Forma de distribución de los recursos
 - Procedencia de materias primas e insumos
 - Número de beneficiarios indirectos
 - Tiempo de funcionamiento del negocio
 - Limpieza del interior y exterior de los establecimientos turísticos durante operaba el tren.
-

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

3.4.1. Métodos

Los archivos de registro de este método se utiliza los documentos fiables ya existentes y fuentes de información similares a la fuente de datos. Estos datos pueden ser utilizados en una nueva investigación. Esto es similar a ir a una biblioteca. Allí se pueden repasar libros y otro material de referencia para recopilar datos relevantes que probablemente se puedan utilizar en la investigación.

3.4.2. Técnicas

Tabla 14. Técnicas de investigación

Técnica	Instrumento	Características
Documentos, entrevistas, observación directa.	Cuestionarios, fichas	Estas herramientas nos pueden ayudar a entender el fenómeno central de estudio y conocer los antecedentes de un ambiente, vivencias o situaciones y su funcionamiento cotidiano y anormal. Entre estos elementos podemos mencionar cartas, diarios personales, fotografías, grabaciones de audio y video por cualquier medio, toda clase de expresiones artísticas, documentos escritos de cualquier tipo, archivos, huellas, medidas de erosión y desgaste, entre otras.

Tabla 15. Participantes en la aplicación de las técnicas de investigación

Variable	Nombre-Entidad
Causas para el cierre de la FEEP	Arq. Luis Felipe Orquera- Ministerio de Turismo Ing. Fernando Jara- Ministerio de cultura y patrimonio

	Cafetería del Tren- Verónica Pozo
	Industria Santa Catalina de Salinas- Carmen Pabón
	Centro Gastronómico Palenque 1- Anderson Maldonado
	Plaza Artesanal- María Lastra
	Museo de Sal- Eduardo Rojas
Impactos al turismo rural	Grupos de Danza- Jazmín Mena
	Grupo de Guías- Lesly Minda
	Lokers- Chela Galindo

3.5. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

La población a estudiar en la investigación son representantes de instituciones públicas relacionadas con la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, autoridades locales y representantes de los emprendimientos turísticos que forman parte del turismo rural de Salinas y estuvieron vinculados con la ruta el Tren de la Libertad. Como principal instrumento de investigación tenemos el análisis documental que ayuda a la investigación, también se utilizará como técnicas la entrevista a través de cuestionarios semiestructurados para poder realizar preguntas que nos ayuden al estudio de nuestras variables. Finalmente se considerará como técnica a la observación mediante la vista a los establecimientos turísticos, con el propósito de evidenciar la situación en la que se encuentran luego del cierre de la ruta de Tren de la Libertad.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

En el proceso de levantamiento de información se utilizó las técnicas de investigación como la entrevista, el focus group y la observación directa, las cuales permitieron recabar datos relevantes en torno al tema objeto de estudio.

Para el objetivo de determinar las causas que motivaron el cierre de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador se entrevistó de forma presencial y en horas diferentes a representantes de las instituciones del Ministerio de Turismo, Ministerio de Cultura y Patrimonio y la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador (en liquidación). Para esta última institución considerando que se encuentra en proceso de liquidación y la gran mayoría del personal que trabajaba durante operaba el tren de la Libertad ya no se encuentra, por tanto, se realizó la entrevista a la ex gerente quien estuvo desde el inicio de la rehabilitación del sistema ferroviario del tramo Otavalo – Salinas, hasta el cierre de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador.

Así mismo, para el objetivo de conocer los impactos que provocó el cierre de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador en el turismo rural de Salinas se entrevistó a los representantes de diferentes emprendimientos que estuvieron involucrados en el producto turístico el Tren de la Libertad. Estos fueron: Centro gastronómico Palenque, museo de sal, grupos de danza, plaza artesanal, grupo de guías nativos, café del tren. Para conocer los impactos económicos se les entrevistó de forma individual; mientras que para los aspectos socio culturales y ambientales se realizó un focus group con dichos representantes, al cual se sumó un representante del GAD parroquial de Salinas y otro de la Organización Comunitaria Bombódromo Palenque, ya que en los dos casos se encargaban de la gestión y coordinación del desarrollo turístico de Salinas. Considerando las condiciones actuales de la pandemia, el focus group se realizó en dos encuentros diferentes, dividiendo al grupo para mantener el distanciamiento físico y respetar los protocolos establecidos para prevenir cualquier tipo de contagio.

A continuación, se procede a detallar los hallazgos encontrados luego de la aplicación de las técnicas de investigación, según los objetivos específicos planteados:

4.1.1. Causas para el cierre de la ruta del Tren de la Libertad Ibarra Salinas para el análisis de las razones que motivaron esta decisión.

Como se mencionó anteriormente para conocer las causas por las cuales se tomó la decisión de cerrar la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador se entrevistó al Arquitecto Felipe Orquera, funcionario del Ministerio de Turismo-Imbabura, al Ingeniero Fernando Jara, funcionario del Ministerio de Cultura y Patrimonio-Imbabura, y a la Ingeniera Anita Villarreal ex funcionaria de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador-Regional Norte.

Tabla 16. Interpretación de resultados

Indicadores	Respuestas
<p>Actividades específicas de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador</p>	<p>Los entrevistados describen varias de las actividades que estaban a cargo de la Empresa de Ferrocarriles, relacionadas con la operación del tren, rol que difícilmente puede ser reemplazado por otra entidad gubernamental, ya que al haber administrado por decenas de años el sistema ferroviario, esta empresa contaba con experiencia para este complejo manejo. Así, mismo los entrevistados reconocen que la operación del tren esta exclusivamente orientada a la actividad turística, ante esto el funcionario del Ministerio de Turismo menciona que su uso debería ser también para transporte de carga con la finalidad de darle mayor sostenibilidad. El funcionario del Ministerio de Cultura y Patrimonio también se refirió a la finalidad del tren desde su inició de su construcción que el mismo fue muy importante para el transporte, tanto que pone de antecedente que a través de los vagones del tren se trasladó la maquinaria de la Fabrica Imbabura, ubicada en la parroquia Andrade Marín. La ex gerente de FEEP da a conocer el monto que se requirió para restaurar completamente las estaciones, mismo que fue de 37 millones de dólares desde Otavalo a Salinas, rubro que comprende la rehabilitación de la vía, estaciones, unidades férreas y talleres para el mantenimiento. También hace mención que en el caso de Ibarra-Salinas, este tramo venía trabajando desde tiempo atrás, gracias a la gestión del GAD Parroquial de Salinas, se operaba con algunas limitaciones, sin embargo, ya se dinamizaba la economía y cultura a través del turismo.</p>
<p>Decisión del cierre de la empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador</p>	<p>Siendo una noticia nacional la eliminación de algunas empresas públicas, entre ellas Ferrocarriles del Ecuador, es de conocimiento público y así lo ratifican los entrevistados que quien tomó la decisión fue el señor presidente del Ecuador de aquel periodo, es decir el Lcdo. Lenín Moreno, ya que según la constitución tiene el poder para hacerlo. Se entiende que</p>

dicha decisión fue en consenso con los representantes ministeriales, especialmente los relacionados con el ámbito financiero y de otras áreas, sumándose corrientes ideológicas nacionales y extranjeras.

**Normativa base para cerrar la
Empresa Pública Ferrocarriles del
Ecuador**

Si bien el gobierno en el periodo del ex presidente Lcdo. Lenín Moreno emitió el decreto ejecutivo 1243 en el cual se elimina la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, mismo que según la ex gerente de la Filial Norte no tiene sustento técnico. Se sabe que legalmente necesitaban algún documento en el cual sustentarse; sin embargo, para gran parte de la población ecuatoriana, y de hecho coinciden los entrevistados de la presente investigación, mencionando que esta decisión se debe exclusivamente a intereses políticos, aun cuando se ha querido argumentar que es por la situación económica.

**Causas del cierre de la Empresa
Pública Ferrocarriles del Ecuador**

Seguramente se pudiese creer que son múltiples las causas por las cuales se cerró una empresa de tanta importancia histórica, cultural y económica para el pueblo ecuatoriano. Pero al contrario de esta creencia, los entrevistados coinciden que la causa primordial tiene que ver estrictamente con lo político. Efectivamente vivimos en un país polarizado políticamente y hemos visto a diestra y siniestra que lo que prima son las conveniencias partidistas. Tanto así que la ex gerente de la Empresa de Ferrocarriles considera que esta decisión fue debido a que el tren es un proyecto emblemático para el Econ. Rafael Correa, siendo él quien rehabilito el sistema ferroviario para el fomento turístico y las diferencias con el ex presidente Lenín Moreno y entre sus corrientes ideológicas son muy evidentes. Esta aseveración puede tener alguna lógica si se analiza que la suspensión de la circulación del tren y eliminación de la Empresa de Ferrocarriles también trae consigo grandes egresos como liquidaciones al personal, mantenimiento del patrimonio férreo, deterioro y vandalismo en la infraestructura por falta de cuidado, etc. También vale mencionar que las prefecturas de Guayas, Pichincha,

Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo e Imbabura firmaron una carta de intención solicitando al Gobierno Central que se otorgue la administración de los bienes patrimoniales del ferrocarril. Sin embargo, el gobierno no dio paso al pedido; y si la decisión es por las pérdidas económicas era una buena oportunidad para deslindarse de dichas pérdidas, pero simplemente no se aceptó.

**Participación de la población
para el cierre de la Empresa
Pública Ferrocarriles del Ecuador**

Según el criterio emitido por los entrevistados nada tuvo que ver el comportamiento ciudadano por donde atravesaba el tren, con la decisión de cerrar la Empresa de Ferrocarriles, ya que como se mencionó anteriormente este acontecimiento se dio estrictamente por intereses políticos. Más bien se resalta el trabajo realizado por la ciudadanía y en especial los emprendimientos por brindar su esfuerzo para lograr la satisfacción de los visitantes.

**Criterio sobre el cierre de la
Empresa Pública Ferrocarriles del
Ecuador**

Ninguna autoridad a cargo de una entidad pública perteneciente a la función ejecutiva de carácter provincial influyó en la decisión presidencial, pero tampoco se opusieron ya que al ser entidades dependientes del gobierno no se manifestaron aun cuando en su mayoría estuvieron en desacuerdo con la decisión de cerrar la Empresa de Ferrocarriles, más bien las autoridades que ostentan el cargo de ministros, en algunos casos se pronunciaron justificando favorablemente la decisión, y hasta cierto punto es entendible ya que se sabe que sus criterios, al menos en público deben coincidir con el primer mandatario, caso contrario podrían cesarles de sus funciones. Aquí vale mencionar que los GAD's, siendo autónomos en algunos casos si alzaron su voz de protesta, pero no así en la provincia de Imbabura, tanto a nivel parroquial, cantonal, o provincial no se hicieron escuchar, sin siquiera protestar por el hecho de que Imbabura es Geoparque Mundial de la UNESCO y el producto turístico del Tren de la Libertad, era uno de los principales atractivos turísticos y de desarrollo de la provincia.

**Operación del tren post cierre
de la Empresa Pública
Ferrocarriles del Ecuador**

Al cerrarse la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, aun cuando gran parte de la población tenga mucha nostalgia ya que con ello dejó de circular el tren, por lo pronto no queda más que esperar que se cristalice los rumores de que se haga cargo la empresa privada, para las comunidades lo importante es que el tren nuevamente opere y con ello se dinamice la economía y cultura de los pueblos. No obstante, los entrevistados plantean algunas consideraciones que se debe tomar en cuenta para que una nueva operación del tren tenga el éxito deseado y la primera es que se cree un sistema multimodal, en donde no sea solo para turismo, sino también pueda ser usado como carga, con el propósito de generar mayores ingresos y se vuelva más sostenible. Pero el Estado debe estar atento para que efectivamente el tren continúe dinamizando y beneficiando a las comunidades por donde realice su recorrido.

4.1.2. Impactos provocados por el cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles

Para determinar los efectos que se han generado a partir del cierre de la Empresa de Ferrocarriles, se ha levantado información de los beneficiarios del producto turístico el Tren de la Libertad.

4.1.2.1. Flujo turístico de la parroquia de Salinas con el Tren de la Libertad

Tabla 18. Llegada de turistas a la parroquia de Salinas utilizando como medio de transporte el tren

Año/mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octub.	Noviem	Diciem	Progr. sociales	Totales
2012	646	1832	495	1740	1997	1845	2175	2270	1526	1218	1924	1474	1490	20632
2013	1410	1878	2104	1765	1090	2145	2411	2860	1639	1716	1483	2147	3056	25704
2014	1413	2053	1505	2122	1675	2272	2255	3672	1662	1734	1662	2151	3292	27468
2015	1811	2045	1640	2124	1803	1978	1830	2644	923	1499	1497	984		20778
2016	955	1338	1461	1072	1307	1212	1885	1947	1230	1028	1342	1115		15892
2017	757	1372	912	1213	1383	757	1776	2051	1260	1168	1182	1121		14952
2018	725	1216	1194	1264	938	1058	1658	2127	1014	928	1302	1096		14520
2019	655	843	1307	993	1137	860	1087	1719	1265	343	947	938		12094
Total	8372	12577	10618	12293	11330	12127	15077	19290	10519	9634	11339	11026	7838	152040

Fuente: Villarreal (2020)

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2012 se muestra en la figura 17.

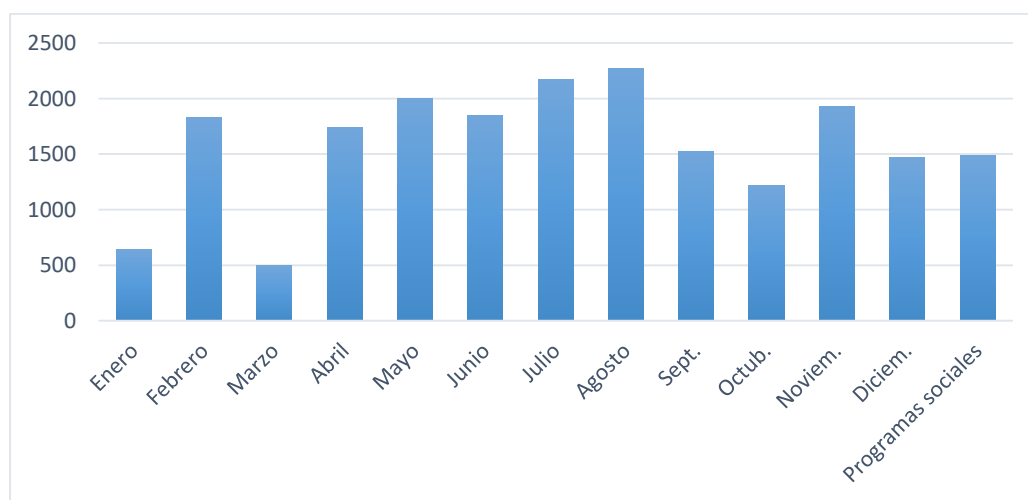


Figura 17. Visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2012

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2013 se muestra en la figura 18.

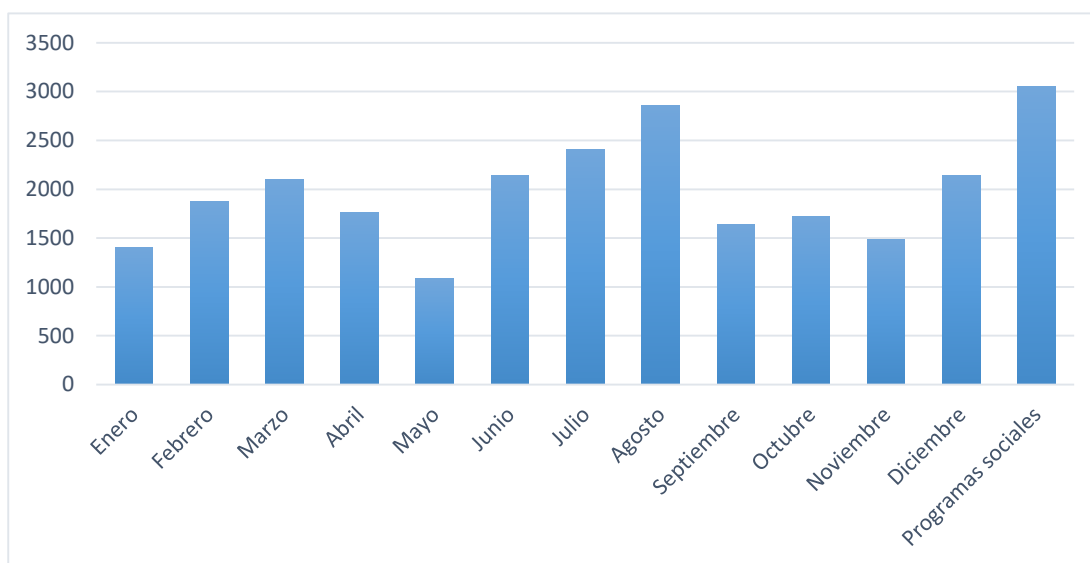


Figura 18. Visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2013

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2014 se muestra en la figura 19.

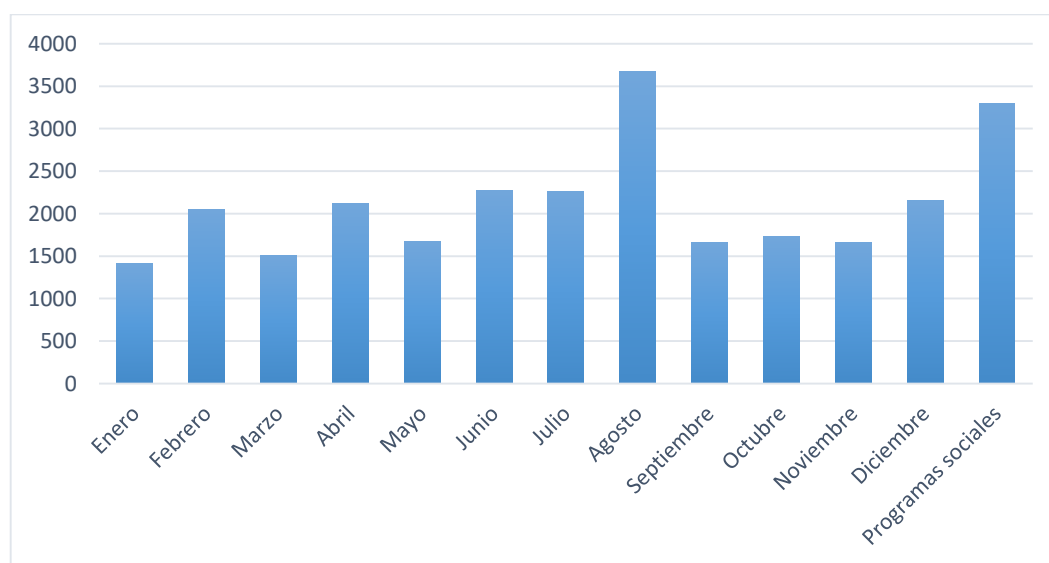


Figura 19. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2014

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2015 se muestra en la figura 20.

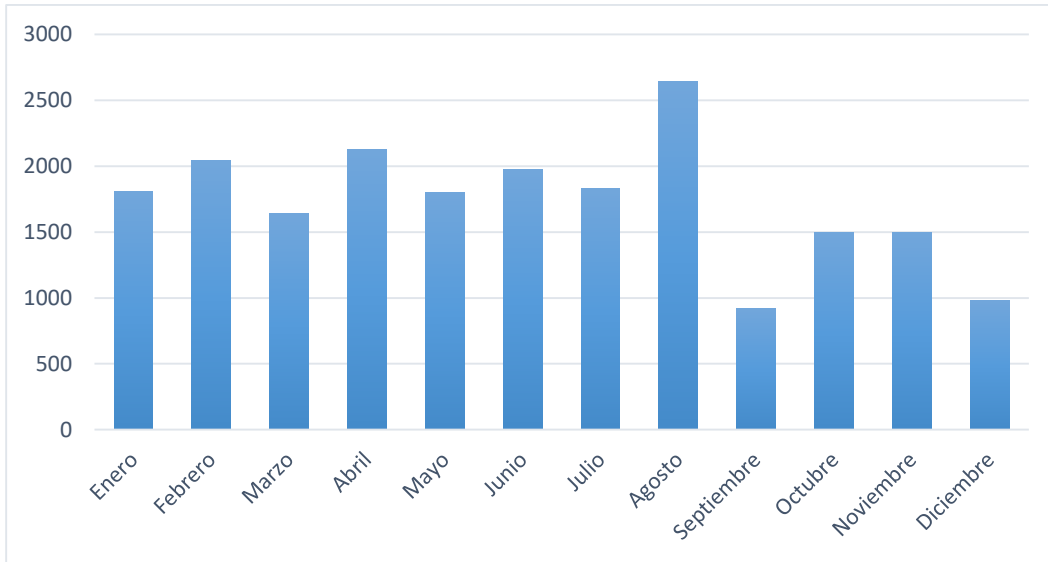


Figura 20. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2015

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2016 se muestra en la figura 21.

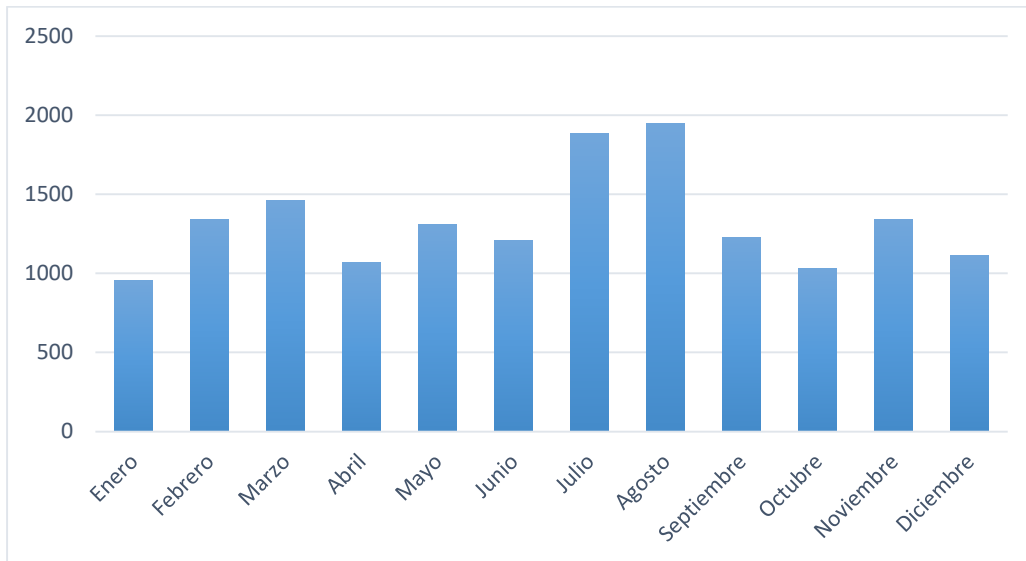


Figura 21. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2016

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2017 se muestra en la figura 22.

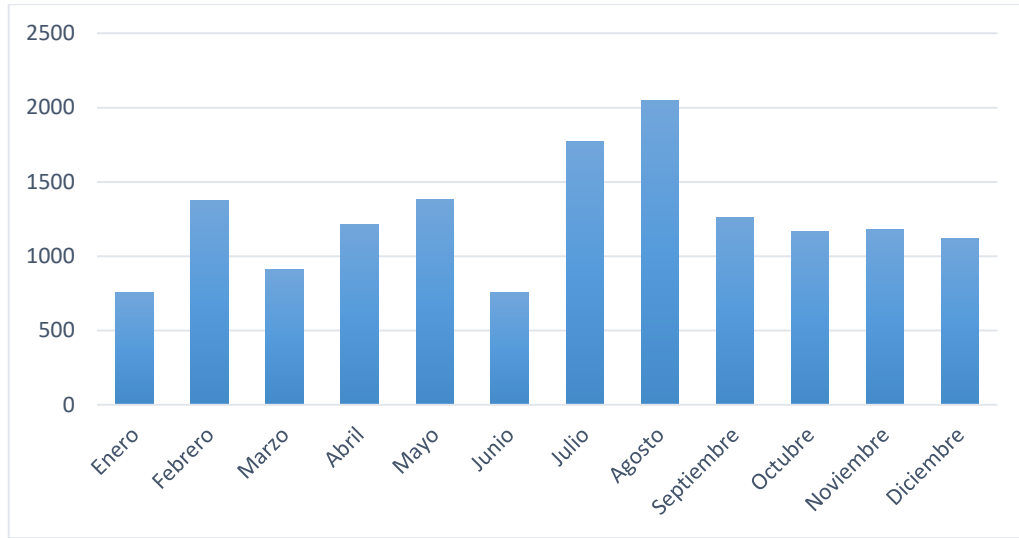


Figura 22. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2017

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2018 se muestra en la figura 23.

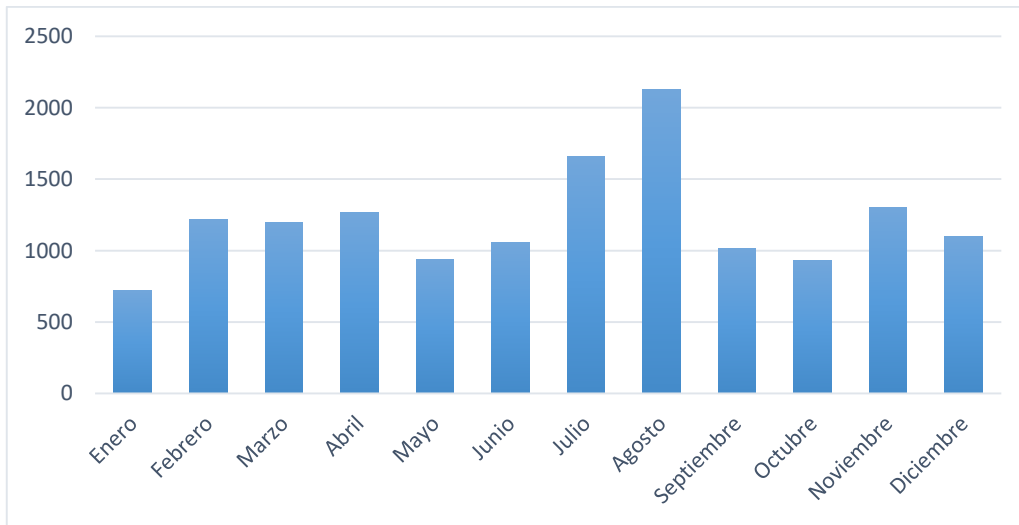


Figura 23. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2018

La visita de turistas a la parroquia de Salinas durante el año 2019 se muestra en la figura 24.

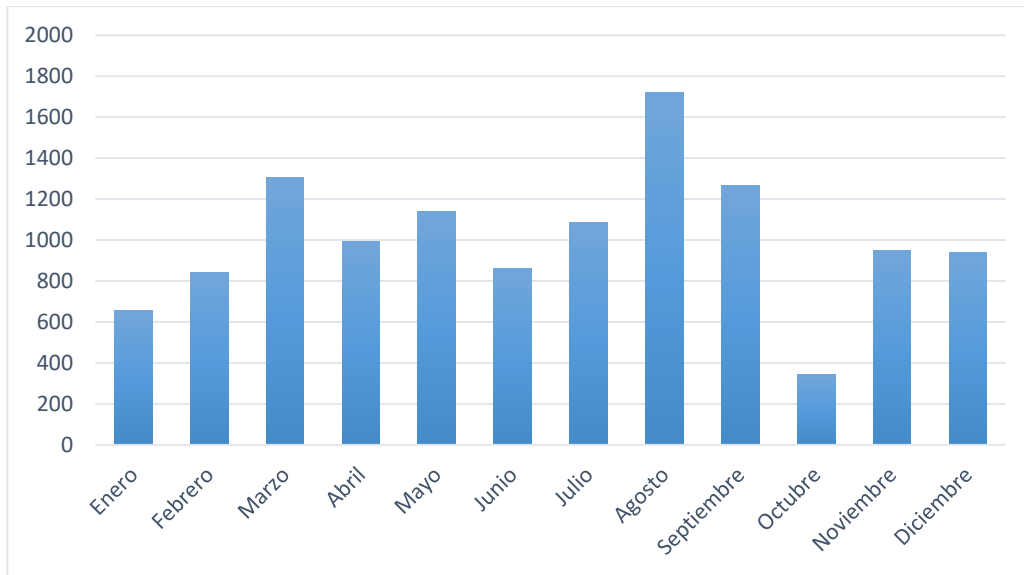


Figura 24. Visita de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2019

El resumen de las visitas de turistas a la parroquia de Salinas durante los años 2012 - 2019 se muestra en la figura 25.

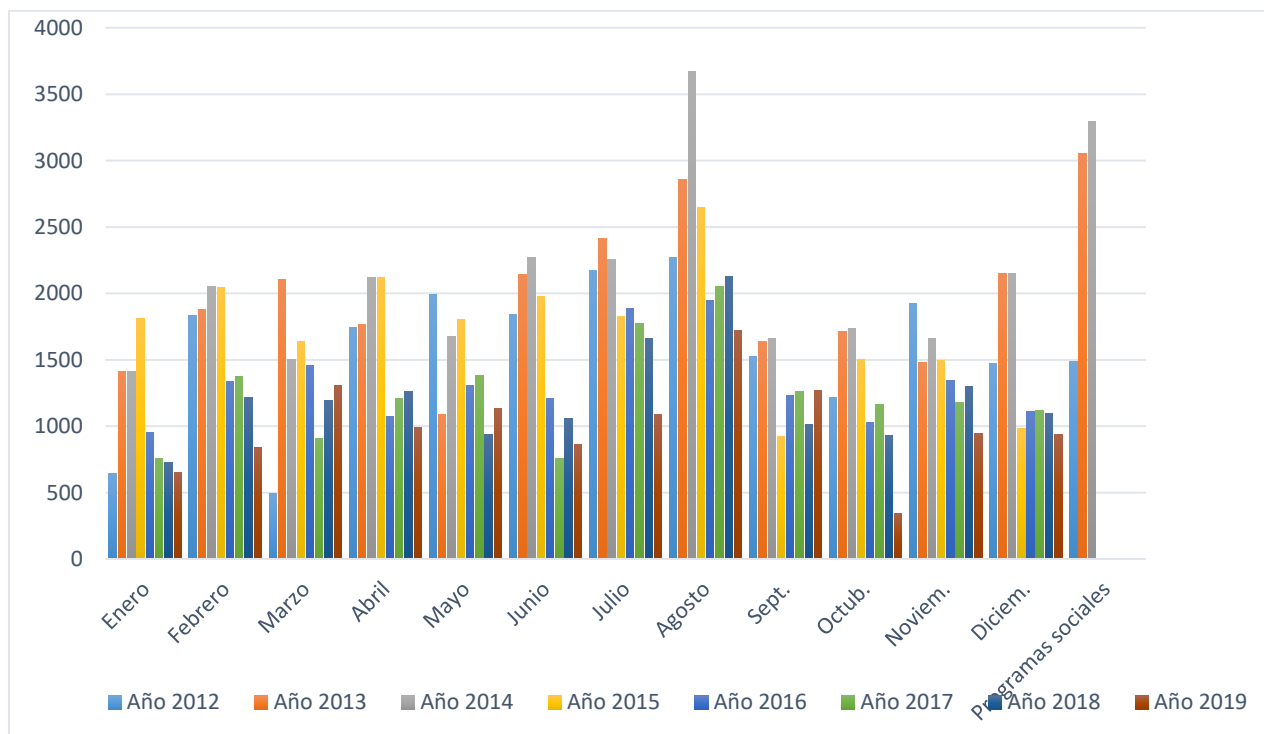


Figura 25. Resumen de visitas de turistas a la parroquia de Salinas. Año 2012 – 2019

Análisis.- Según información obtenida de los representantes de emprendimientos turísticos y de entidades públicas y comunitarias se conoció que el 8 de marzo del 2008, luego de mucho tiempo Salinas volvió a tener visitantes a través de una unidad férrea, específicamente el autoferro, rehabilitado por gestión del Gobierno Parroquial de Salinas del periodo 2005-2009, que presentó la propuesta para la rehabilitación de esta unidad y de la estación de Salinas, con financiamiento de la Cooperación Técnica Belga, en convenio con el GAD de Ibarra. A este esfuerzo se sumó también la empresa privada, particularmente Kleintours, una agencia de turismo que rehabilitó una unidad férrea con capacidad para 10 pasajeros, mismo que remolcaba a un coche de capacidad de 22 pasajeros dando una capacidad total de 32 personas que podían viajar a través de esta unidad conocida como Chaski Antawa "Tren Mensajero". Esta empresa y el GAD parroquial apoyaron a la construcción, capacitación y equipamiento de varios emprendimientos.

No obstante, se tenía muchas limitaciones en la vía férrea y en el estado deplorable de varias estaciones de la ruta. Posteriormente el presidente nacional de aquella época emitió un decreto declarando como patrimonio nacional al sistema ferroviario, por tanto, se destinó los recursos económicos necesarios para la rehabilitación integral de varios tramos del Ecuador. En tal virtud, se rehabilitó de forma completa la vía férrea del tramo Otavalo Salinas, así como las estaciones y los talleres, así como la contratación de personal técnico tanto en el sistema ferroviario como en el ámbito turístico.

A partir de enero del 2012 se inició con la operación turística con la ruta y unidades en óptimas condiciones, operación que duró hasta marzo del 2020 cuando el presidente Lenín Moreno emitió el decreto de eliminación de algunas empresas públicas, entre ellas la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador. Del flujo turístico recibido en la parroquia de Salinas a través de la vía férrea se observa en el cuadro respectivo que los años de mayor afluencia es 2014, 2013, 2015 y 2012; en su orden. Cabe mencionar que los tres primeros años de operación hubo programas sociales dirigidos a personas de atención prioritaria y centros educativos de educación básica y bachillerato, a costos mínimos del valor del pasaje; sin embargo, ayudaban a dinamizar la economía y cultura de la parroquia. Mientras que a partir del año 2016 se observa un declive importante en el número de pasajeros que tomaban el servicio del tren, llegando a tener un total del 12.090 en el año

2019, con una reducción aproximada del 60% si se compara con el año de mayor número de turistas. El declive de turistas se observa en la figura 26.

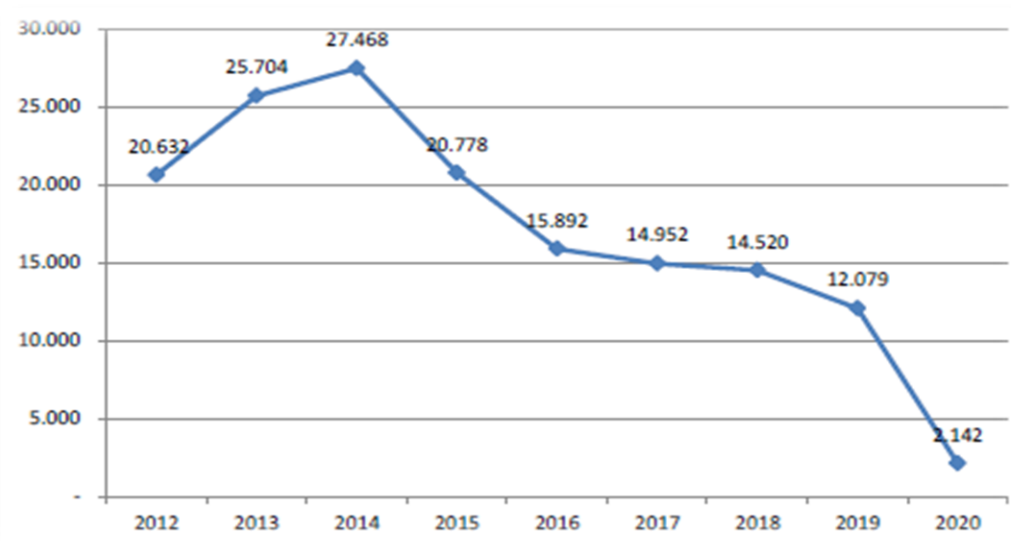


Figura 26. Declive de turistas en los años 2012 – 2020
Fuente: Villarreal (2020)

La razón principal para el declive de turistas se cree que fue la subida de los pasajes de forma progresiva, valor que inició en los 15 dólares y terminó en los 33 dólares, decisión que era de exclusividad de planta matriz (Quito) de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, y tomando en cuenta que en este servicio turístico, generalmente los turistas viajaban acompañados, por lo que el incremento del pasaje encareció significativamente el viaje, teniendo como consecuencia la reducción del flujo turístico.

Sin embargo, la operación del tren fue importantísima para tener la presencia constante de turistas que adquirirían varios bienes y servicios turísticos, con lo cual se dinamizaba la cultura y economía de la población local. Tanto que en la parroquia fruto de la operación del tren se tuvo 152.040 turistas desde el año 2012 hasta el año 2019, con un promedio anual de 19.005 turistas.

4.1.2.2. Recorridos realizados del Tren de la Libertad

Un recorrido del tren consistía en salir desde el lugar de embarque, mismo que podía ser Otavalo o Ibarra hasta el lugar de destino que era la parroquia de Salinas y luego de realizar las actividades planificadas, el tren retornaba al lugar de partida, siempre cumpliendo los horarios establecidos.

Tabla 19. Número de viajes por mes

Mes	2018	2019	2020
Enero	14	16	14
Febrero	20	14	19
Marzo	21	20	8
Abril	22	16	
Mayo	19	18	
Junio	26	17	
Julio	25	16	
Agosto	23	19	
Septiembre	17	20	
Octubre	25	10	
Noviembre	23	18	
Diciembre	19	17	
Total	254	201	41

Fuente: Villarreal (2020)

A continuación, se visualiza gráficamente el número de viajes del tren en la figura 27.

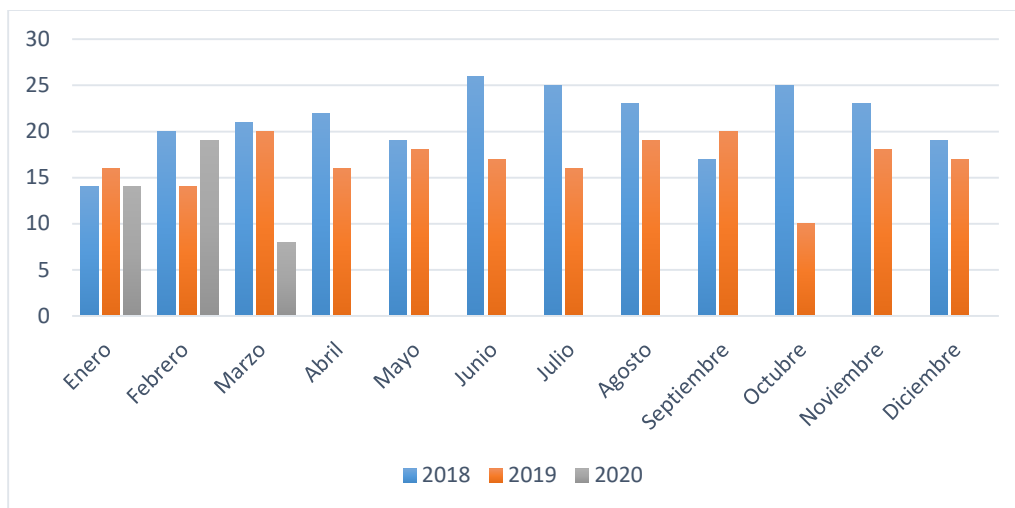


Figura 27. Representación de viajes del tren

Análisis.- La presencia del tren en la parroquia de Salinas era permanente, por lo que uno de los principales impactos sociales fue justamente el empoderamiento que tenía la ciudadanía de Salinas, acostumbrados a escuchar el pito del tren y asumir que en Salinas empezaba la alegría con música, danza, artesanías, gastronomía y en sí la convivencia constante y armónica con los turistas.

El promedio mensual de viajes en el año más bajo es de 16 tours por mes, es decir cuatro días de viajes a la semana, sin contar que en ocasiones se tenía la presencia de dos o tres unidades férreas por día (tren, autoferro y ferrocarril). En la actualidad, Salinas no cuenta con la presencia de turistas; los niños, los jóvenes, los adultos mayores y ciudadanía en general han dejado de escuchar aquel pito, que llamaba a propios y extraños a observar y ser parte de la alegría, sin dejar de mencionar que estos viajes a parte de emoción y regocijo traían personas dispuestas a visitar los emprendimientos turísticos de Salinas, generando beneficios sociales, culturales y económicos.

4.1.2.3. Ingresos de la Empresa de Ferrocarriles Filial Norte por la venta de boletos para uso del tren

La Empresa de Ferrocarriles del Ecuador - Filial Norte, comprende las provincias de Imbabura, Carchi y Esmeraldas.

Tabla 20. Ingresos por la venta de boletos Empresa de Ferrocarriles

Mes/Año	2018	2019	2020
Enero	35.573,93	15.916,41	23.238,12
Febrero	36.711,87	29.637,50	24.536,79
Marzo	43.040,78	26.413,78	10.367,41
Abril	38.813,71	28.811,46	
Mayo	34.572,03	31.494,43	
Junio	29.008,24	22.203,12	
Julio	43.519,32	32.174,29	
Agosto	51.130,53	39.235,43	
Septiembre	19.696,45	31.542,79	
Octubre	34.091,85	18.925,18	
Noviembre	24.210,10	14.699,68	
Diciembre	27.938,83	23.841,05	
Total	418.307,64	314.895,12	58.142,32

Fuente: Villarreal (2020)

Los ingresos percibidos por la Empresa de Ferrocarriles por el servicio de tren se muestran en la figura 28.

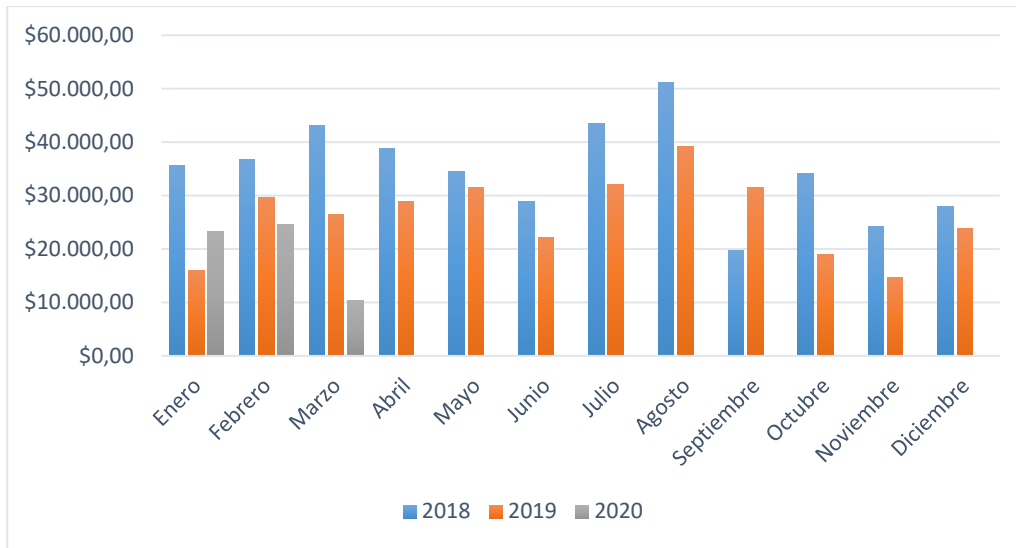


Figura 28. Representación de ingresos por la venta de boletos del tren

Análisis. - Los emprendimientos de la parroquia de Salinas no han sido los únicos que han percibido ingresos económicos fruto del desarrollo turístico del producto el Tren de la Libertad, también ha resultado beneficiada la Empresa de Ferrocarriles que entre los años 2018 y los tres primeros meses del 2019 ha recibido fruto de la venta de boletos cerca de los 800.000 dólares. Cabe indicar que los años anteriores al ser mayor el número del flujo turístico, mayor debió haber sido los ingresos económicos; seguramente dichos rubros económicos lo habrán usado para pagar sueldos de trabajadores de la misma empresa, entre otros gastos importantes, permitiendo con esto aportar para un Ecuador próspero y generador de oportunidades.

La caída de los ingresos económicos fruto de la disminución del flujo turístico del tren se debe también a que a partir del año 2018 hasta mayo del 2020 se emitió cinco decretos ejecutivos con declaratorias de emergencia, dando un total de 253 días en situación de emergencia por razones debidamente justificadas, pero que afectaron la normal movilización de las personas, provocando la desmotivación e incertidumbre para viajar. A continuación, se muestra el resumen de estados de emergencia emitidos.

Tabla 21. Estados de emergencia que afectaron el desarrollo turístico del tren

Decreto N°	Fecha	Motivo	Duración días
296	27-01-2018	Estado de excepción cantones San Lorenzo y Eloy Alfaro por atentado Cuartel policía de San Lorenzo.	60
812	01-07-2019	Estado de excepción por grave conmoción interna para controlar inseguridad en parroquia Buenos Aires por minería ilegal.	60
884	03-oct-2019	Estado de excepción en todo territorio por paro nacional.	60
1017 y 1052	13-03-2020 y 15-05-2020	Estado de emergencia nacional por pandemia COVID 19.	73
Total días en situación de emergencia en área de influencia del Tren de la Libertad			253

Fuente: Villarreal (2020)

Aspecto que el gobierno ecuatoriano no tomo en cuenta para catalogar que la Empresa de Ferrocarriles no era rentable, considerando que el turismo es una actividad de alta sensibilidad y que todos los aspectos negativos que atraviesa la sociedad a nivel nacional e internacional, le termina perjudicando tanto en la cantidad de personas que viajan como en los ingresos económicos generados.

4.1.2.4. Emprendimientos beneficiarios del producto turístico el Tren de la Libertad

Tabla 22. Emprendimientos turísticos integrantes del producto el Tren de la Libertad

Emprendimiento	Representante	N° integrantes	Mujeres	Hombres	Utilidad
Cafetería del Tren	Verónica Pozo	5	5		Socios
Industria Santa Catalina de Salinas	Carmen Pabón	5	4	1	Socios
Centro Gastronómico Palenque 1	Anderson Maldonado	7	6	1	Inversión social
Plaza Artesanal	María Lastra	40	35	5	Socios
Museo de Sal	Eduardo Rojas	2	1	1	Inversión social
Grupos de Danza	Jazmín Mena	32	32		Socios
Grupo de Guías	Lesly Minda	5	4	1	Socios
Lokers	Chela Galindo	2	2		Socios
Total		98	89	9	

La participación de mujeres y hombres en el turismo rural de Salinas se muestra en la figura 29.

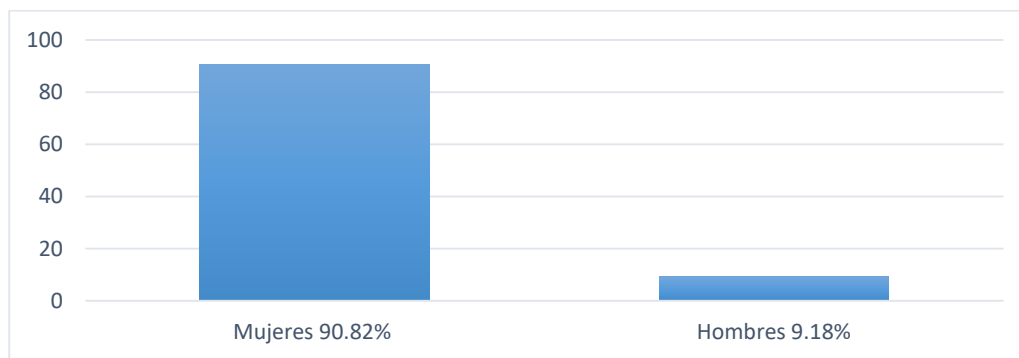


Figura 29. Representación de la participación de mujeres y hombres

Análisis.- Son 98 beneficiarios que estuvieron hasta el cierre de la Empresa de Ferrocarriles, si se considera que la población de Salinas según datos del INEC es de 1741, lo que significa que el 5.63% fue parte del producto turístico el Tren de la Libertad, pero si se toma en cuenta que el promedio en Salinas es de 4 personas por familia y si a esto le sumamos los beneficiarios indirectos como tiendas que proveen de materias primas e insumos a los emprendimientos, transporte, contratación de personal para mantenimiento de emprendimientos, vendedores informales, etc. se supera el 23% de la población que está inmersa directa e indirectamente con los beneficios generados por la circulación del tren en el tramo Ibarra Salinas.

Por otro lado, se observa que en la parroquia de Salinas son las mujeres quienes de forma decidida le han apostado e involucrado en el desarrollo turístico, siendo esto altamente importante dentro de la sociedad, ya que esto permite a su vez la autonomía económica de la mujer, ya que la dependencia económica del hombre en el Ecuador ha significado una de las tantas causas injustificadas para la violencia intrafamiliar. Lastimosamente con el cierre de la Empresa de Ferrocarriles dichas mujeres se quedaron sin sus fuentes de trabajo y en muchos casos les ha tocado salir a buscar fuera de la parroquia de Salinas.

4.1.2.5. Ingresos económicos de los grupos de danza en el Tren de la Libertad

Dentro del producto turístico el Tren de la Libertad, que se desarrollaba en la parroquia de Salinas ha sido muy importante el aspecto cultural, para ello se tenía implementado las presentaciones culturales de música y danza.

Tabla 23. Ingresos por presentaciones de danza

Meses	2018	2019	Promedio anual USD
	Ingresos USD	Ingresos USD	
Enero	810,53	1178,96	994,745
Febrero	1105,53	957,96	1031,745
Marzo	1252,64	1473,7	1363,17

Abril	1326,33	1031,59	1178,96
Mayo	1178,96	1252,64	1215,8
Junio	1326,33	1105,27	1215,8
Julio	1252,64	1252,64	1252,64
Agosto	1252,64	1400,01	1326,325
Septiembre	1178,96	1178,96	1178,96
Octubre	986,85	460,33	723,59
Noviembre	1105,27	1326,33	1215,8
Diciembre	1178,96	1178,96	1178,96
Total	13955,64	13797,35	13876,495

Los ingresos percibidos por las integrantes de los grupos de danza se muestran en la figura 30.

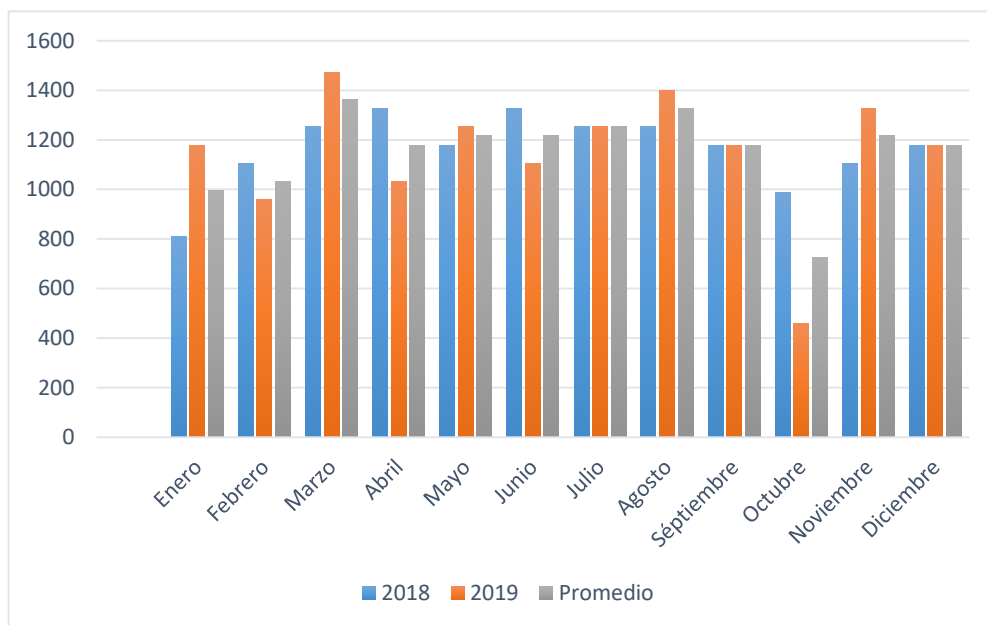


Figura 30. Representación de ingresos de los grupos de danza

Análisis. - A partir del año 2008 que se inició a la circulación del autoferro desde la ciudad de Ibarra hasta la parroquia de Salinas, fueron los grupos de danza quienes recibían con danza a los turistas; a lo largo de este tiempo se ha contado con la participación de varios grupos como Identidad Negra, Yemaya, Icanti, Ianza y Mandela, siendo estos tres últimos los que permanecieron hasta el cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador.

Según testimonio de los participantes desde el año 2008 hasta el 2011 se realizaba las presentaciones exclusivamente para la Empresa Kleintours y a partir de que se restauró el tren en el año 2012, se celebraba convenios anuales con la FEEP para la presentación en la estación a la hora de llegada del tren y se inició con un pago de 20,00 incluido IVA por cada presentación, hasta llegar al valor de 65,79 más IVA. Los grupos de danza se rotaban de forma coordinada para las presentaciones, a sí mismo en cada uno de los grupos se distribuían el dinero de forma equitativa. Con esto se puede argumentar que los grupos de danza, conformados mayoritariamente por jóvenes mujeres tenía un sustento económico que les servía para contribuir en sus familias y en múltiples casos lo utilizaban para cubrir gastos generados en su propia educación, y sobre todo eran participes del proceso de desarrollo turístico de la parroquia. En el cuadro y grafico se mostró los montos percibidos por la presentación de los grupos de danza de los años 2018 y 2019, en donde se observa un promedio anual de 13.876,50 dólares; aclarando que fueron los años más bajos, refiriéndose económicamente, sin embargo, son los años de los cuales se ha obtenido la información.

Según los representantes de los grupos de danza, la Empresa de Ferrocarriles les quedo adeudando la cantidad de 4.126,35 dólares correspondiente a 56 presentaciones culturales de danza durante los últimos cuatro meses de funcionamiento del tren, para lo cual se ha entregado la documentación correspondiente por varias ocasiones para poder recibir el respectivo pago, pero lamentablemente no ha sido posible que estos grupos de danza se les cancele por el trabajo realizado. Esto resulta repudiable no solo para la deuda que seguramente serviría de mucho a los integrantes de estos grupos, sino también por el quemimportismo e inhumanidad de las autoridades que hasta la fecha se encuentran en el proceso de liquidación y también del presidente actual que debería

ser lo primero que les solicite que no se estafe a ninguno de los emprendimientos comunitarios.

4.1.2.6. Ingresos del museo de sal

Tabla 24. Ingresos del museo de sal

Mes/Año	2018	2019	2020
Enero	1.055,88	592,2	788,76
Febrero	1.675,80	947,52	1.499,40
Marzo	1.685,88	1.639,68	336
Abril	1.350,72	1.253,28	
Mayo	582,12	1.440,60	
Junio	509,04	836,64	
Julio	1.504,44	1.246,56	
Agosto	2.611,56	2.249,52	
Septiembre	1.315,44	1.176,00	
Octubre	892,08	275,52	
Noviembre	1.468,32	1.215,48	
Diciembre	1.364,16	1.149,12	
Total	16.015,44	14022,12	2624,16

Los ingresos económicos percibidos por el museo de sal de Salinas mediante las visitas de turistas se muestran en la figura 31.

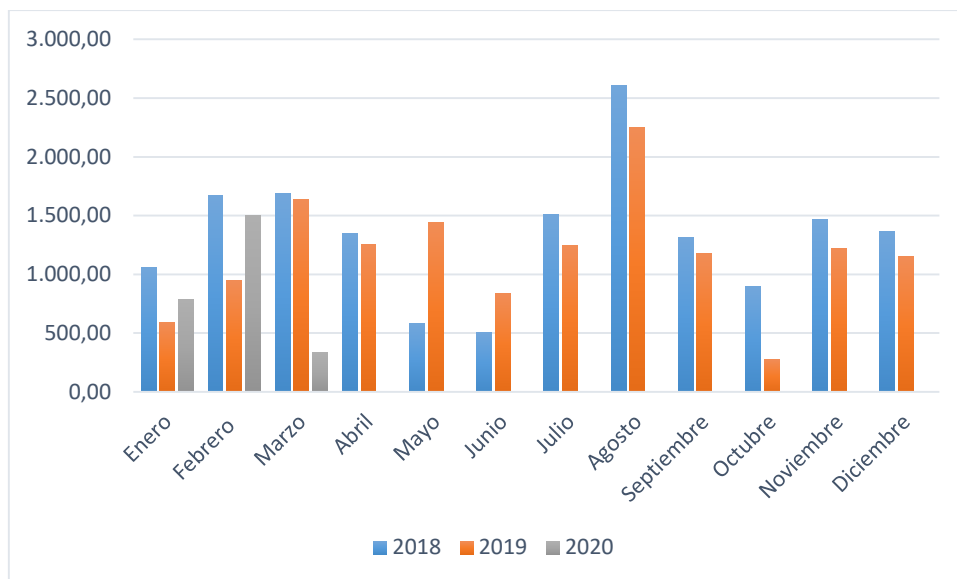


Figura 31. Ingresos económicos del museo de sal

Análisis.- Uno de los atractivos turísticos más importantes de parroquia de Salinas es el Museo de Sal Barro Caliente, mismo que esta administrado por el GAD Salinas, desde el año 2009. Desde el 2012 que se rehabilito el tren, se celebra convenios anuales con la Empresa de Ferrocarriles, en donde la visita a este museo ya incluye en el boleto que adquieren para el viaje en tren, garantizando el ingreso tanto de personas como de recursos económicos para el GAD. Según el convenio la empresa cancelaba 1,50 por las personas adultas y 0,75 tanto por niños como por adultos mayores y personas con discapacidad. El museo con el convenio tenía asegurado un promedio de 15.000 dólares anuales, cantidad que servía para para fomentar el desarrollo social y cultural en la parroquia de Salinas, especialmente en la atención de personas con atención prioritaria. Normalmente en el resto de tramos rehabilitados del Ecuador, la empresa tenía convenios con la cafetería del tren, pero en esta parroquia se hizo la excepción y se mantuvo con el museo ya que es administrado por el GAD parroquial y reconociendo a que esta entidad fue quien inició la rehabilitación de un autoferro, estación y gestionó para que la empresa privada también rehabilite una unidad férrea así como el mejoramiento parcial de la vía antes de la intervención de la Empresa de Ferrocarriles y además, considerando que dichos ingresos servían para la inversión social. También de este emprendimiento se cancelaba a los 5 guías locales de la parroquia que se encargaban acompañar y explicar durante el recorrido de los turistas desde que

llegaban a la estación del tren hasta los diferentes emprendimientos de visita. Aspectos positivos que con el cierre de la Empresa de Ferrocarriles quedaron de lado y hoy este emprendimiento está considerablemente abandonado y destruido.

4.1.2.7. Ingresos plaza artesanal

Tabla 25. Ingresos por ventas de artesanías en la plaza artesanal

Años/Meses	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	Totales
Año 2012	931,5	931,46	931,46	931,46	931,46	931,46	931,47	2239,8	985,5	756	1464	1196	13161,53
Año 2013	1016	2366,2	1341,3	2348,3	908	954,44	2076,5	2628,8	1083,9	1562,1	1167,2	1308,5	19260,52
Año 2014	1354	1632,9	1358,2	1859,9	1356,1	1290,3	1931,6	2153,9	1522,4	1507,4	1115	2421,5	19503,33
Año 2015	1085	2444,8	1290,6	2328,9	1156,8	2050,2	2217,4	2381,5	1270	1485,2	908,77	1057,7	19676,81
Año 2016	334,5	787,35	1308,6	789,65	1283,6	1335,2	1022,5	1448,5	571,37	655,7	1043,5	571,52	11151,82
Año 2017	740,1	1135,3	784,25	992,97	839,62	725,18	1065,8	1399,8	627,37	939,45	598,25	526,55	10374,7
Año 2018	613,2	1036,1	879,3	604,15	909,35	1005	2360,7	1556	593,17	838,02	703,35	759,75	11858,1
Año 2019	914,8	1655,8	936	1457	878,5	919,5	1220,3	1852,3	1505,8	417	1048,3	1054,5	13859,5
Año 2020	723,5	1443,8											2167,25
Total	6781	12502	7898,1	10381	7331,9	8279,9	11895	13421	7173,9	7404,9	6584,2	7700	121013,6

Fuente: Villarreal (2020)

Los ingresos económicos percibidos por la venta de artesanías en la plaza artesanal de Salinas se muestran en la figura 32.

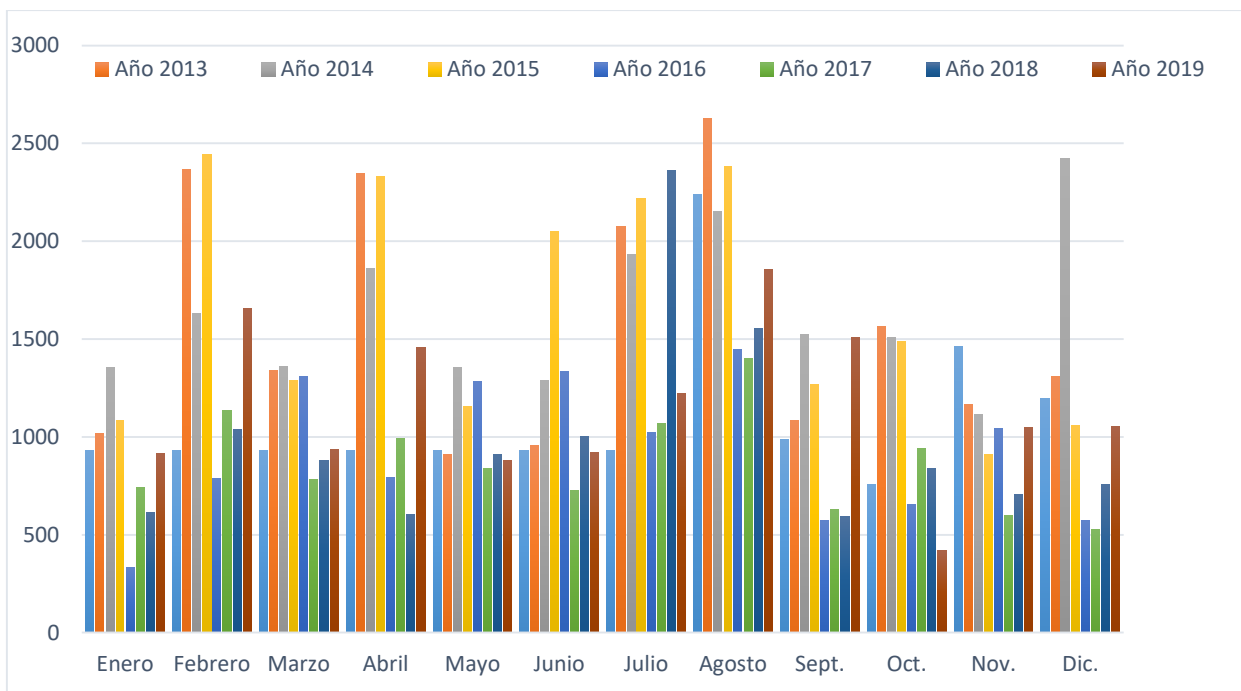


Figura 32. Ingresos económicos de la plaza artesanal

Análisis.- La plaza artesanal estaba constituida por 10 grupos artesanales (Todo Arte, Creaciones Diel, Artesanías Salinas, Mujeres Emprendedoras La Floresta, Locuras y Detalles, Ceravic, Reciarte, Postales Sócrates, Organización Comunitaria) que elaboran las artesanías en sus hogares y comercializaban en el espacio conocido como la plaza artesanal que era un sitio que se recomendaba a los turistas y considerando que esta frente a la estación del tren, era muy visitado generando un ingreso de 121.013,56 dólares desde el 2012 hasta febrero del 2020, distribuyendo de forma mensual entre los emprendimientos de acuerdo a las ventas realizadas por cada grupo artesanal de acuerdo a las preferencias de los turistas que ingresaban a la plaza artesanal.

Según la ex gerente Anita Villarreal es uno de los grupos destacados por el sistema de organización y transparencia a pesar de no ser un grupo con personería jurídica. Entre todos pagaban a una persona para que venda los productos con la compañía rotativa de un miembro de los emprendimientos artesanales.

A pesar de Salinas no caracterizarse por ser un lugar con alto potencial en la motricidad fina para la elaboración de artesanías, con capacitaciones y mediante la práctica se constituyó en especialistas para la elaboración de artesanías únicas que en otros lugares no los iban a conseguir. En el 2019 se habían propuesto mejorar sus ventas a través de la innovación de las artesanías y lo consiguieron, ya que a pesar de haber tenido en el 2019 menos turistas que el 2018, sin embargo, en el cuadro de ingresos se observa que sucede lo contrario y esto hace notar que los emprendedores se esforzaban mucho para satisfacer de mejor forma a los turistas y con ello sus ingresos económicos.

En la actualidad ya no se comercializa artesanías en Salinas, en algunos casos puntuales tienen pedidos de personas de otros lugares, pero en realidad esta actividad está totalmente rezagada y el espacio de la plaza artesanal no se ha vuelto abrir desde el cierre de la Empresa de Ferrocarriles.

4.1.2.8. Ingresos Centro Gastronómico

Tabla 26. Ingresos por servicio de alimentación

Mes/Año	2018	2019
Enero	3720,45	3575,80
Febrero	4975,00	3809,63
Marzo	2875,00	2864,75
Abril	2409,20	2280,00
Mayo	2685,50	2980,15
Junio	3010,55	3688,45
Julio	4300,70	3895,65
Agosto	4800,85	4285,00
Septiembre	2987,35	3450,00
Octubre	2647,25	2350,90
Noviembre	2055,67	2875,55

Diciembre	3569,15	2957,80
Total	40036,67	41032,68

Los ingresos económicos percibidos en el Centro Gastronómico Palenque de Salinas por el servicio de alimentación se muestran en la figura 33.

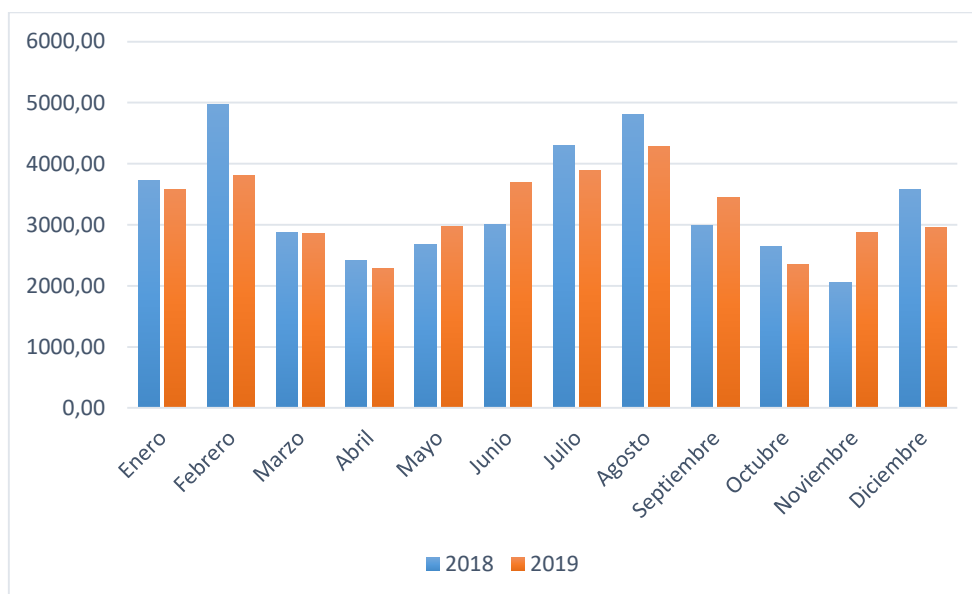


Figura 32. Ingresos del centro gastronómico

Análisis.- Otro de los emprendimientos importantes en la parroquia de Salinas es el Centro Étnico Gastronómico Palenque, que se encontraba funcionando desde junio del 2008, es una infraestructura muy acogedora. Estaba administrado por la Organización Comunitaria Bombódromo Palenque, solía ser el emprendimiento con mayores ingresos de la parroquia superando los 40.000 dólares anuales, ya que al estar situado frente a la vía Ibarra San Lorenzo resultaba una buena oportunidad para aprovechar este segmento.

Al ser administrado por una organización comunitaria los excedentes luego de cubrir pago de 7 personas que laboraban ocasionalmente en este lugar, pago a proveedores, impuestos y servicios básicos, se destinaba también para la reinversión social. En la actualidad se encuentra bastante descuidado, desde el cierre de la Empresa de

Ferrocarriles está cerrado, pero aquí cabe indicar que en este emprendimiento y en otros que son de carácter comunitario ha existido un desinterés del gobierno local, situación que debe cambiar si se desea que Salinas vuelva a ser la parroquia turística que todos queremos ver.

4.1.2.9. Satisfacción de los turistas que viajaron en el tren y visitaron los emprendimientos turísticos de la parroquia de Salinas

Tabla 27. Porcentajes de satisfacción de los turistas que viajaron en el tren

Mes	2018	2019	2020
Enero	100	99,48	98,69
Febrero	98,92	98,5	99,29
Marzo	100	95,17	98,17
Abril	99,17	98,36	
Mayo	99,32	98,52	
Junio	97,91	98,64	
Julio	98,35	98,55	
Agosto	98,9	98,84	
Septiembre	98,59	98,91	
Octubre	98,26	99,17	
Noviembre	99,48	98,5	
Diciembre	98,74	98,99	
Promedio	98,97	98,47	98,72

Fuente: Villarreal (2020)

A continuación, en la figura 33 se muestra gráficamente el nivel de satisfacción de los turistas sobre el producto turístico de Salinas, incluido el servicio de tren.

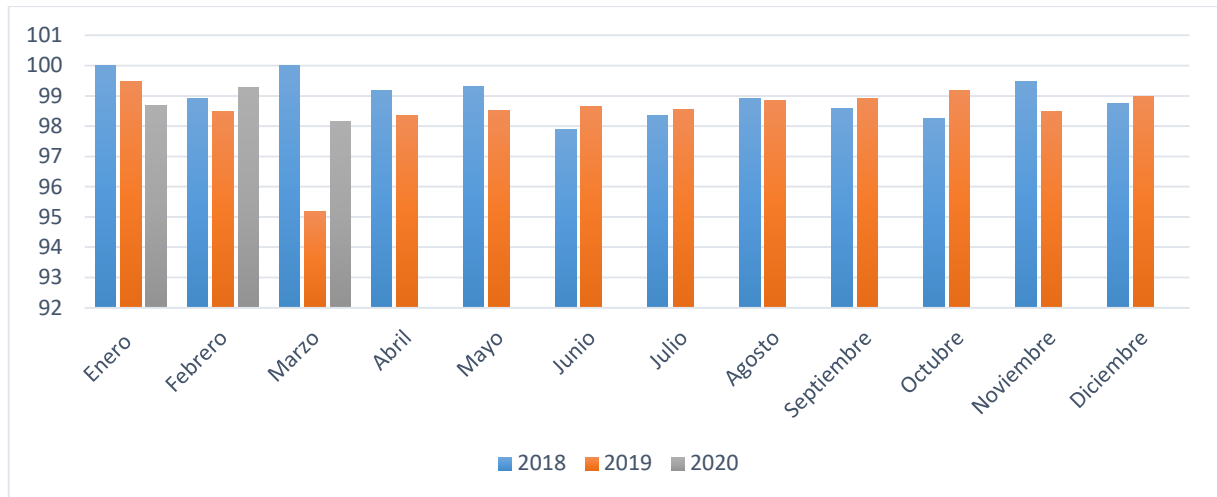


Figura 33. Porcentaje de satisfacción de los turistas sobre el producto turístico el Tren de la Libertad

Análisis.- La provincia de Imbabura, no solo perdió uno de los mejores productos turísticos bien estructurados, sino también uno con más alto porcentaje de satisfacción, en donde todos los involucrados con este producto se esforzaron notablemente desde que los turistas se embarcaban en el tren y durante visitaban cada uno de los emprendimientos turísticos de la parroquia de Salinas. El índice de satisfacción del producto Tren de la Libertad se obtiene de las encuestas aplicadas a los turistas al final de la excursión, abarca toda la experiencia desde la información y compra, la limpieza y confort de estaciones y coches, el trato que reciben de todo el personal de FEOP, la calidad de la guía e interpretación, hasta los servicios en el destino que son ofrecidos por proveedores comunitarios.

En este sentido el cierre de la Empresa de Ferrocarriles ha ocasionado que los turistas hayan perdido un lugar garantizado para satisfacer sus necesidades y expectativas, tanto que el promedio de los últimos tres años de funcionamiento es del 98,72%, según datos obtenidos de la misma Empresa de Ferrocarriles.

4.1.3. Aportes realizados de forma consensuada por los representantes de los emprendimientos, GAD parroquial y organización comunitaria mediante técnica del focus group

Con la participación de varios representantes de Salinas que estuvieron inmersos en las actividades turísticas durante funcionó la ruta del tren Ibarra Salinas, se dialogó sobre los impactos provocados por el cierre de la Empresa de Ferrocarriles. Los consensos que se obtuvo entre todos los participantes fueron los siguientes:

Impactos socioculturales

- Se dejó de realizar algunas prácticas culturales para exponer a los turistas como danza, música, artesanías, elaboración de sal, gastronomía, etc.
- No existe presencia de turistas en establecimientos culturales como el centro gastronómico, sala etnográfica, plaza artesanal, estación del tren, iglesia, etc.
- Existe una afectación social ya que la población de Salinas estaba acostumbrada a la alegría que se producía en la parroquia a la llegada del tren.
- Los emprendimientos y asociaciones se encuentran desorganizados y dejaron de reunirse.
- La mayoría de emprendimientos y asociaciones ya no realizan ninguna actividad vinculada al turismo.
- Se corre el riesgo de que las nuevas generaciones ya no conozcan aspectos relevantes sobre el tren y otros elementos culturales importantes para Salinas.

Impactos ambientales

- Los establecimientos turísticos se encuentran en mal estado y se ha dejado de realizar la limpieza interior y exterior, afectando la imagen de estos lugares.
- Se ha reducido la conciencia ambiental ya que con la presencia de turistas la población estaba más motivada para realizar la limpieza de sus frentes y de los establecimientos turísticos.

Impactos económicos

- Los emprendimientos que trabajaban en el área turística se encuentran inactivos.
- Reducción total de la presencia de turistas en la parroquia de Salinas.

- En la mayoría de casos los emprendimientos turísticos ya no perciben ningún ingreso económico proveniente del turismo.
- Se dejó de realizar compras en tiendas locales para la producción de bienes y servicios turísticos.
- Los miembros de los emprendimientos se han quedado sin fuentes de empleo provenientes del turismo y en muchos casos era el único sustento.
- Las tiendas locales, farmacia, transporte etc. perdieron las ventas de bienes y servicios provenientes del turismo.
- Las familias involucradas directa e indirectamente fueron perjudicadas económicamente afectando a su calidad de vida.

4.1.3.1. Calificación de indicadores

Con la información recolectada mediante la participación activa de los representantes se procedió a calificar en función de los indicadores establecidos para las diferentes dimensiones. A continuación, se presenta la calificación efectuada.

Tabla 28. Valores de calificación

Valoración de indicadores	Valor
Si el indicador no se cumple o es inexistente	0
Si el indicador se cumple parcialmente	1
Si el indicador se cumple	2

Tabla 29. Parámetros de calificación

Indicador	Calificación
SOCIOCULTURALES	
Se continua exponiendo las siguientes prácticas tradicionales después del cierre de la FEEP:	
-Oferta de gastronomía típica en la parroquia	1
-Presentación de danza en la parroquia	1
-Exposición proceso de elaboración de sal	0

-Exposición de música bomba en la parroquia 1

-Oferta de artesanías en la parroquia 0

Se continua ofertando servicios y recorridos turísticos en los siguientes establecimientos culturales después del cierre de la FEEP:

-Centro gastronómico Palenque 0

-Museo de sal 0

-Sala etnográfica 0

-Iglesia 0

-Plaza artesanal 0

-Estación del tren 0

Se afectó a grupos socioculturales con el cierre de la FEEP:

-Socialmente 1

-Culturalmente 1

-Económicamente 1

-Emocionalmente 1

Se afectó el nivel de organización de las asociaciones o emprendimientos turísticos luego del cierre de la FEEP:

-Número de miembros 0

-Número de reuniones 0

-Actividades del grupo 0

AMBIENTALES

-Limpieza del interior y exterior de los establecimientos turísticos durante operaba el tren. 0

-Imagen visual de vía férrea, calles y establecimientos turísticos articulados a la operación del tren, después del cierre de la FEED.	0
--	---

ECONÓMICOS

-Ingresos económicos del turismo	0
-Número de emprendimientos que se dedican al turismo	0
-Flujo turístico en la parroquia	0
-Número de beneficiarios directos	0
-Beneficiarios indirectos	0
-Fuentes de empleo por el turismo	0
-Número semanal de clientes	0
-Ingresos semanales por motivos de ventas	0
-Egresos para adquisición de materias primas e insumos para la producción de bienes y servicios	0

Análisis.- A pesar de haberse esforzado mucho en el fomento del desarrollo turístico en la parroquia de Salinas, tanto autoridades, emprendedores y ciudadanía en general, se puede deducir con mucho penar que si bien se cuenta con la infraestructura turística, misma que requiere intervención de urgencia, pero lo más penoso es que las actividades turísticas, así como los emprendimientos ya no existe, y son procesos que no se los logra de la noche a la mañana. En varios aspectos de las dimensiones socioculturales, ambientales y económicos se observa que esta parroquia va retrocediendo, mientras que hace un tiempo atrás, era una de las parroquias reconocidas a nivel provincial, incluso fue reconocida con premios a nivel nacional.

4.1.3.2. Información de los emprendimientos para evidenciar la inactividad y los impactos.

Tabla 30. Información general de los emprendimientos vinculados al producto turístico el Tren de la Libertad

Emprendimiento	Representante	N° integrantes	Utilidad	Tiempo de funcionamiento	Horario de atención	Funciona en la actualidad	Lugar de compra de materia prima e insumos	Bien o servicio que ofrece	Turistas que visitaron a la semana
Cafetería del Tren	Verónica Pozo	5	Socios	8 años	De jueves a domingo	No	Salinas, Ibarra	cafetería	300
Industria Santa Catalina de Salinas	Carmen Pabón	5	Socios	8 años	De jueves a domingo	No	Salinas, Ibarra	derivados de frutas	300
Centro Gastronómico Palenque 1	Anderson Maldonado	7	Inversión social	12 años	De martes a domingo	No	Salinas, Ibarra	almuerzos, refrigerios, bebidas	300
Plaza Artesanal	María Lastra	40	Socios	8 años	De jueves a domingo	No	Salinas, Ibarra, Otavalo	Artesanías	300
Museo de Sal	Eduardo Rojas	2	Inversión social	11 años	De jueves a domingo	No	Salinas, Ibarra	exposición de	300

							producción de sal	
Grupos de Danza	Jazmín Mena	32	Socios	12 años	De jueves a domingo	No	baile bomba	300
Grupo de Guías	Lesly Minda	5	Socios	8 años	De jueves a domingo	No	Guianza	300
Lokers	Chela Galindo	2	Socios	6 años	De jueves a domingo	No	Guada equipaje	300

Análisis. - En el cuadro se observa todos los emprendimientos que estaban vinculados con el producto turístico el Tren de la Libertad, mismos que ofertaban sus bienes y servicios a los turistas que llegan en el tren. En el caso del centro gastronómico Palenque también atendía a visitantes que no necesariamente viajaban en el tren, mientras que el resto dependía exclusivamente de este segmento, aspecto que si bien es positivo tener un mercado seguro, se vuelve negativo cuando ese nicho no está disponible por cualquier circunstancia que se presente en el turismo. En este caso el cierre de la Empresa de Ferrocarriles, que aunque muchas veces se advertía de buscar otro tipo de público para no depender exclusivamente del tren; no obstante, los emprendimientos ni las autoridades locales de la actualidad estaban listos.

4.2. Discusión

Salinas en cuanto a población es una de las parroquias más pequeñas de Imbabura, con apenas 1741 habitantes según el INEC, aunque en realidad se sabe que son aproximadamente 2000, pero claro, es el dato oficial el que se toma en cuenta, su reducida población hace que su presupuesto tanto del gobierno central, gobierno provincial de Imbabura y gobierno cantonal de Ibarra, sea uno de los más pequeños, contradictoriamente si se compara entre las parroquias rurales de Imbabura es la que mayor infraestructura comunitaria dispone.

Dicha infraestructura, precisamente está vinculada con el desarrollo turístico, es así que Salinas a 200 metros de la cabecera parroquial cuenta con un complejo turístico denominado Bombódromo Palenque, mismo que está constituido por tres piscinas, un tobogán, un sauna, un hidromasaje, un restaurante, hospedaje, una laguna acuática, canchas deportivas, locales comerciales, etc.), mientras que en el centro poblado cuenta con una sala etnográfica, un restaurante, un centro de capacitación, un museo de sal, una cabaña, una plaza deportiva y cultural, un centro de exposiciones de artesanías, una estación de la Empresa de Ferrocarriles, un coliseo y una radio comunitaria; sin mencionar otros establecimientos públicos o comunitarios que no necesariamente están ligados con el turismo.

Estas instalaciones se empezó a construir y/o restaurar a partir del año 2007 y muestran a simple vista que Salinas hace más de una década se ha transformado en un destino turístico, pasando de ser poco visita a una parroquia con un promedio de 30.000 visitantes anuales, si se cuenta los turistas del tren más los visitantes del Bombódromo Palenque, carnaval Palenque y otros eventos socioculturales que se realizaban en la parroquia.

La pregunta podría ser ¿cómo se convirtió Salinas en una parroquia turística?, y sin duda alguna una de las respuestas es que las autoridades que iniciaron este reto, elaboraron un gran plan de desarrollo y uno de los programas que contemplaba era justamente el de desarrollo turístico, que a su vez tenía varios proyectos y entre los aspectos que se planteaba era la construcción de un museo de sal, una plaza cultural, una academia

de música y danza, un parque de la identidad, un restaurante comunitario y algo que para muchos era inviable la ansiada rehabilitación del tren. Todo se ha cumplido y se ha superado con creces dichas expectativas, que en su mayoría están apegados a la cultura, identidad y al fomento productivo.

Claro está, que en el tema de la vía férrea, la gestión local con financiamiento extranjero rehabilito un autoferro, la estación de Salinas y por medio de la empresa privada otra unidad férrea, con las cuales se dio inicio a esta aventura turística y es así, que el 8 de marzo del 2008 se tuvo el primer grupo de turistas y posteriormente el gobierno nacional rehabilito todo el sistema ferroviario desde Otavalo a Salinas que comprende 7 estaciones, vía, puentes, túneles, unidades férreas, talleres y contratación de talento humano, que en su conjunto más la participación de los emprendimientos locales de Salinas se conformó el producto turístico denominado el Tren de la Libertad.

La rehabilitación integral del sistema ferroviario, mismo que empezó a operar desde enero del 2012, si bien gran parte de la infraestructura turística ya se había construido; sin embargo, el servicio del tren fue el paso agigantado para incrementar el flujo turístico, como también el aumento del número de involucrados y beneficiarios. La parroquia de Salinas desde el 2008 que se empezó a operar con el autofero y subsiguientemente con el tren ha sido la envidia sana de muchos otros lugares por su ubicación, por estar atravesada tanto por la vía Ibarra-San Lorenzo, como la por la vía férrea.

Turísticamente, todo fue como un sueño, hasta que en el año 2020 se recibió la fatídica noticia de eliminación de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador por el decreto presidencial N° 1057, en donde el ex presidente de la República del Ecuador Lcdo. Lenín Moreno expide en su artículo 1, disponer la extinción de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEED y en el artículo 4, cumplido el plazo de liquidación previsto en el artículo anterior, el liquidador debe transferir al Ministerio de Turismo todos los activos y/o pasivos, incluyendo los derechos litigiosos de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEED en liquidación.

A partir de ahí, los habitantes de la parroquia de Salinas se preguntan ¿qué pasó, si todo iba bien?, lastimosamente el gobierno nacional no hizo el trabajo de al menos explicar en las comunidades por donde atravesaba el tren, las razones por las cuales se cerraba

la operación turística por medio de dicho tren; por tanto es entendible que aún persista esa inquietud en las poblaciones locales. Entonces resulta oportuna la presente investigación para levantar información sobre los aspectos concernientes a conocer las causas y los impactos provocados por el cierre de la Empresa de Ferrocarriles.

Los representantes de las instituciones públicas, mostraron buen dominio y conocimientos sobre las preguntas planteadas, ya que el tiempo que trabajan o han trabajado en estas instituciones es muy significativo, por tanto, la información proporcionada es altamente confiable y a más de su experiencia han ocupado cargos importantes en dichas entidades, que les ha permitido conocer de forma cercana sobre aspectos relacionados con la investigación. En el caso de la ex gerente de la Empresa de Ferrocarriles, renunció después que salió el decreto de cierre de dicha empresa y de haber presentado su informe de gestión, por estar en contra de esta decisión.

De entrevistas realizadas a los representantes de instituciones públicas relacionadas de una u otra forma con la temática, como el Ministerio de Turismo, Ministerio de Cultura y Patrimonio y la Empresa de Ferrocarriles (en liquidación) se obtuvo información y resaltan dos causas para el cierre de la FEEP, la primera y en la que coinciden que es la principal, es el interés político del gobierno que decretó esta decisión, por ser un proyecto que nació de otra corriente política ideológica. Y aquí nace la duda, ¿es posible que en el siglo XXI se ponga por delante los intereses mezquinos y particulares de ciertos grupos de poder?; la respuesta es "sí", probablemente sea en todas partes del mundo, pero lo que está claro, que en el Ecuador cuando se trata de la acción política partidista, se ha visto de todo y de nada sería de sorprenderse.

Si bien, en la población de Salinas se intuía de que la razón por la cual ya no circula el tren desde Ibarra a Salinas y en otras partes del país, tiene que ver con los intereses políticos; no obstante, no llega a comprender ¿cómo dichos intereses pesan más que el desarrollo de los pueblos?, ¿cómo se puede eliminar un proceso de tanta historia, cultura, identidad, trabajo y sacrificio?. Solo el recordar que para la construcción de la vía férrea ecuatoriana hubo muchos muertos, podría ser suficiente para que un Estado y un gobierno no escatimen esfuerzos ni recursos para tener vivo y funcionando esta herencia patrimonial, que posiblemente es uno de los patrimonios culturales materiales más importantes del país.

Otra de las causas se dice que es la pérdida económica en la operación del tren en diferentes tramos del Ecuador y según el gobierno y muchos medios de comunicación, esta es la razón por la cual se cierra la Empresa de Ferrocarriles, pero la versión de los entrevistados pone al interés político como principal razón. Ahora, acogiendo la idea de que la FEEP perdía recursos, que de acuerdo a una publicación del diario El Norte sobre este tema, describe que el gobierno ecuatoriano entre los años 2010 y 2015, rehabilitó 506 kilómetros de vía férrea en todo el país, con una inversión sobre los 300 millones de dólares en este proyecto. Además, este diario hace mención que según información de Ferrocarriles del Ecuador, hasta 2019, los egresos del tren fueron de USD 21 millones, mientras que los ingresos de USD 19 millones, lo que significa que el déficit es de 2 millones de dólares, hasta ese año.

Aún cuando la cantidad de déficit sea mucho mayor, si se toma en cuenta que la normativa ecuatoriana establece que el Estado es el encargado de precautelar los bienes patrimoniales, por tanto en este caso está obligado a realizar mantenimiento rutinario, si a esto se suma los mantenimientos viales por la maleza que crece rápidamente al no transitar el tren, deterioros en infraestructuras por falta de uso, robos y vandalismo por falta de cuidado, más gastos relacionados con el contingente humano, y si se agrega las fuentes de empleo que se perdió en las comunidades, ingresos para la FEEP por concepto de venta de boletos, los ingresos que dejaron de percibir los emprendimientos vinculados directamente y otros que están de forma indirecta; entonces seguramente el déficit que el gobierno dice existir estará muy por debajo de lo que se perdió cerrando Ferrocarriles del Ecuador, pero no solo el gobierno pierde, sino toda una colectividad.

Por otro lado, si se considera la versión dada por la ex gerente de la FEEP Filial Norte, que menciona que la pérdida económica se debe a un error contable, ya que el tiempo de depreciación de la unidades férreas está por debajo del real para unidades construidas a base de acero puro, subvalorando los activos de la empresa; por lo que, esta razón de la pérdida económica con la que se justifica el cierre de la FEEP, resulta poco creíble, y más porque siempre se dijo desde su inicio que no se buscará rentabilidad económica para el Estado, sino repartir oportunidades de trabajo y fortalecimiento de la cultura por donde atravesase el tren.

El cierre de la empresa de Ferrocarriles ha provocado múltiples efectos, que se resume en la inactividad turística, donde en la actualidad todos los emprendimientos y establecimientos de Salinas que se dedicaban a la actividad turística están cerrados y deteriorados. De aquel Salinas turístico, con pesar pero con franqueza solo quedan bonitos recuerdos y su infraestructura que está a la vista de todos, pero al uso de nadie. Aquí vale acotar, que la población de Salinas, si bien se siente enormemente afectado por el cierre de la FEEP, también suscita que las autoridades locales en la actualidad, no han sabido generar oportunidades con la infraestructura turística que se dispone; por tanto, esta parroquia está sumida en el estancamiento turístico y se refleja en la carencia de visitantes, deterioro de los establecimientos turísticos, decadencia del patrimonio cultural e identitario de los habitantes y un quemeimportismo generalizado.

La ciudadanía por donde circulaba el tren, el país en general y específicamente la parroquia de Salinas esperará con ansias el día en que se revea esta decisión, y que vuelva a funcionar el tren, con la misma empresa o con otras, que permitan devolver las oportunidades de desarrollo, que la gente vuelva a escuchar el pito de tren, que se vuelva a recibir a los turistas con música y baile, que se vuelvan a mostrar aquellas artesanías confeccionadas con la manos salinenses, que se vuelva a ofertar la rica comida típica de sus ancestros, que se vuelva a transmitir y difundir el proceso ancestral de elaboración de sal, que vuelvan esas sonrisas encantadoras de los niños hacia los turistas, que vuelvan esas calles limpias y expectantes, y que vuelva ese Salinas hambriento de desarrollo con la población empoderada de su etnia, cultura e identidad.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- Mediante el levantamiento de información se presume que la principal causa para emitir el decreto 1057 de extinción de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador fue por aspectos netamente políticos, fruto de las discordias y enemistades partidistas; aunque el alto mando del anterior gobierno sostuvo que se debió a las pérdidas económicas que generó la circulación del tren en diferentes tramos del país, aspecto que otros actores políticos y de la sociedad civil, incluso del mismo gobierno no coinciden con esta justificación.
- El servicio del tren en el tramo Ibarra-Salinas a partir del año 2016 tuvo una caída importante en cuanto al número de turistas y coincide con la subida del costo del pasaje, ya que desde el inicio de la operación del tren, incrementaron progresivamente de 15 hasta los 33 dólares. Esta caída nada tuvo que ver con la percepción del servicio de los turistas, ya que el nivel de satisfacción superaba el 98% según mediciones de la Empresa de Ferrocarriles.
- Los integrantes de los emprendimientos turísticos de Salinas han perdido sus fuentes de trabajo e ingresos económicos a partir del COVID 19, y se agravó más con la suspensión de circulación del Tren de la Libertad, lo que afectó radicalmente el flujo de turistas que recibía la parroquia.
- Se determinó que la parroquia de Salinas a través de sus emprendimientos involucraba a 120 personas de forma directa y han dejado de percibir aproximadamente 140.000 dólares anuales por concepto de venta de bienes y servicios a los turistas que llegaban por medio del producto turístico el Tren de la Libertad.
- Se determinó que la no circulación del Tren de la Libertad, impacto negativamente en la parroquia de Salinas, especialmente a la herencia identitaria de sus habitantes, ya que se dejó de exponer diferentes

manifestaciones culturales de música, danza, artesanías, gastronomía, proceso de elaboración de sal, historia y origen afroecuatoriano, entre otros.

- Se estableció que las autoridades del GAD parroquial de la administración actual no han hecho ninguna gestión importante a favor del turismo, aspecto que sumado a la pandemia del COVID 19 y el cierre de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, hacen que esta parroquia esté sumergida en un retroceso con respecto al desarrollo turístico.
- Se comprobó que los establecimientos turísticos de la parroquia de Salinas mantienen sus puertas cerradas y están en franco deterioro debido al abandono en el que se encuentran y no se avizora cambios a corto plazo, razón por la cual es muy probable que empeore las condiciones de la infraestructura turística.
- Se determinó que con el cierre de la Empresa de Ferrocarriles, los jóvenes especialmente mujeres, perdieron un espacio para exponer y fortalecer la cultura a través de varias actividades. Por citar un caso, dejó de haber mínimo 16 presentaciones de danza por mes, afectando a la revitalización cultural de la parroquia y que además, la FEEP les quedó adeudando por impago de varias presentaciones.
- Se comprobó que la circulación del tren y el desarrollo turístico de la parroquia de Salinas era una motivación para que la ciudadanía se contagiara de buenos hábitos con relación a la limpieza de calles, áreas verdes, atractivos y establecimientos turísticos, aspecto que con la inactividad turística los pobladores y autoridades se han despreocupado del tema ambiental y mantenimiento de áreas turísticas

5.2. RECOMENDACIONES

- El Estado debe rever la decisión para que circule nuevamente el tren Ibarra-Salinas y en otros tramos del país; con las modificaciones que consideren pertinentes como adaptaciones al sistema ferroviario para que el tren sea multimodal con los servicios de carga, pasajeros y turismo.
- Elaborar un nuevo producto turístico de la parroquia de Salinas tomando en cuenta todos los atractivos y establecimientos vinculados al turismo rural que se complementen con actividades turísticas de otros lugares y con la eventual posibilidad de que circule nuevamente el tren.
- El GAD parroquial de Salinas debe tomar la iniciativa para reactivar las actividades turísticas de forma articulada con otros actores del Estado, la empresa privada, emprendimientos y la sociedad civil.
- Los GAD's parroquial de Salinas y cantonal de Ibarra deben solicitar conjuntamente la operación directa del autoferro para el recorrido Salinas - La Hoja Blanca, ya que fueron las entidades que obtuvieron el financiamiento para la rehabilitación de esta unidad férrea mediante la Cooperación Técnica Belga.
- Se debe generar programas de capacitación turística en la parroquia de Salinas, ya que por más de dos años los emprendedores no han estado en contacto con turistas, por tanto se requiere fortalecer las capacidades locales en diferentes temáticas relacionadas con el desarrollo turístico.
- Los emprendimientos turísticos deben empoderarse de sus establecimientos y servicios, a partir de la reorganización y solicitando a las autoridades correspondientes la gestión y apoyo pertinente para reactivar las actividades turísticas en la parroquia de Salinas.
- Elaborar un plan de marketing para difundir y promocionar los servicios y atractivos turísticos de Salinas con el propósito de volver a tener un flujo importante de visitantes y que continúe caracterizándose por ser una parroquia turística.

- En la parroquia de Salinas se debe retomar la organización de diferentes eventos como el carnaval Palenque, competencias deportivas y otros que permitan dinamizar los aspectos socioculturales y económicos de sus habitantes a través del turismo rural.
- El GAD parroquial de Salinas debe exhortar a la Empresa de Ferrocarriles (en liquidación) que cancele el rubro económico de 9.115,11 dólares que está adeudando por concepto de ingresos al museo de sal y presentaciones culturales de danza, correspondiente a los meses de diciembre 2019, enero, febrero y marzo 2020, cantidad que los turistas cancelaron en el valor del boleto del tren.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilera, R. (2016). *Desarrollo local de las comunidades agrícolas rurales*. Samborondón – Ecuador. Universidad ECOTEC
- Alejandra, P. (2015). *Plan Estratégico para mejorar el nivel de calidad en el servicio al cliente del restaurante "La Estufa " Parroquia Conocoto, Quito"*. Quito: UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA DEL ECUADOR – UNIB.E ESCUELA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS GASTRONOMICAS.
- American Marketing Association (A.M.A). (22 de 07 de 2009). *Marketingpower.com*. Obtenido de Resource Library - Dictionary: http://www.marketingpower.com/_layouts/Dictionary.aspx?dLetter=C
- BeeDIGITAL. (03 de 03 de 2020). *BeeDIGITAL*. Obtenido de Tipos de clientes: características y cómo tratarlos: <https://www.beedigital.es/experiencia-de-cliente/tipos-de-clientes-caracteristicas/>
- Bowen, P., & Ortiz, J. (2020). *Plan Estratégico para la apertura de una sucursal del restaurante Cuba café*. Guayaquil: UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL .
- Cadena, A. (2012). *Impacto socioeconómico del proyecto tren Ecuador Estudio de caso: Comunidad San Bartolomé de Romerillos*. Quito-Ecuador. Universidad Católica del Ecuador

- Carrera, J. (2012). *Incidencia de la rehabilitación del ferrocarril del Ecuador en el desarrollo local de las comunidades atravesadas por la vía férrea*. Quito. Universidad Politécnica Salesiana.
- Castellano, I., & Badillo, A. (2015). *Los procesos de servicio en restauración*. Madrid, España: Síntesis.
- Escudero. (2011). *Gestión comercial y servicio de atención al*. Madrid: Paraninfo. S.A.
- Galindo, M. (2000). *Teoría de la administración pública*. México. Editorial Porrúa. P. 5 y 6.
- Gonzaga, L. y Luna, M. (2019). *Patrimonio cultural inmaterial del pueblo afroecuatoriano de las parroquias rurales del cantón Ibarra-Imbabura*. Ibarra. Universidad Técnica del Norte.
- Guevara, E. (Noviembre de 2019). *Administración Turística*. (K. Hernández, Entrevistador) Tulcán : UPEC.
- Henche, B. G. (25 de mayo de 2005). *Cracterísticas diferenciales del producto turístico rural* . Obtenido de Cracterísticas diferenciales del producto turístico rural : <https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/13033/1/1302242.pdf>
- INNOVA Esperit Emprenedor. (S.F). *Guía de Plan Estratégico*. Programa Innova.
- Julián Pérez Porto y María Merino. (2015). *Definiciones*. Obtenido de Definiciones: <https://definicion.de/almacenamiento/>
- Lastra, X. y Arce, D. *Estudio del potencial turístico de la parroquia de Salinas del cantón Ibarra, provincia de Imbabura*. Quito. Universidad Central del Ecuador.
- Maldonado, A. (2016) *Estandarización de la calidad turística en los emprendimientos de Salinas Ibarra*. Revista Turydes: Turismo y Desarrollo

Malé. (2002). *Desarrollo Local y Descentralización en Centroamérica*. San Salvador: Comures.

Marciniak, R. (07 de 01 de 2013). *Gestión empresarial*. Obtenido de ¿Qué es un plan estratégico?: <https://renatamarciniak.wordpress.com/2013/01/07/que-es-un-plan-estrategico/>

Martha Garduño Mendoza, C. G. (2009). *Turismo rural: Participación de las comunidades*. *El Periplo Sustentable*, 5-30.

Naciones Unidas. (2020). *Informe de políticas: La COVID-19 y la transformación del turismo*. Madrid: Naciones Unidas.

Narváez, M., Fernández, G. y Gutiérrez, C. (2018). *Participación de las Comunidades Organizadas en el Desarrollo Turístico Local*. Paraguaná – Venezuela. Universidad del Zulia. P.6.

Organización Mundial del Turismo . (2014). OMT. Obtenido de Por un turismo accesible para todos : <http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/accessibilityes.pdf>

Perez, J., & Gardey, A. (2017). *Definición de*. Obtenido de Servicio Delivery: <https://definicion.de/delivery/>

Pérez, M. (11 de 08 de 2020). *Definición de* . Obtenido de Comida: <https://conceptodefinicion.de/comida/>

Quintana, C. (19 de 10 de 2020). *Oberlo*. Obtenido de TIPOS DE CLIENTES: CLASIFICACIÓN Y CÓMO TRATARLOS: <https://www.oberlo.es/blog/tipos-de-clientes>

Robbins, S. (04 de 11 de 2020). *Planeación Estratégica*. Obtenido de Administración, teoría y práctica: <https://planeacionestrategica.org/autores/>

Rojas, M. (2020) *Análisis del impacto socioeconómico que genera la ruta del hielo I de la empresa Ferrocarriles del Ecuador en la comunidad indígena la Moya*. Guayaquil. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

Saab, A. (2015). *Plan estratégico de comunicación*. Catalunya: UOC.

Sapieri, R. H. (2017). *Metodología de la Investigación*. México D. F: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Servicio Nacional de Turismo. (2008). *Glosario de términos técnicos relacionados con*.
Obtenido de SENATUR:
http://www.fedetur.org/otros_estudios_y_publicaciones/Glosario-de-Turismo-2008-SERNATUR.pdf

Sieckmann, J. Norma jurídica. México. Universidad Nacional Autónoma de México. P. 896.

Silva, D. d. (2020). *¿Qué es atención al cliente? Definición, elementos e importancia para las empresas en la actualidad*. Web Content & SEO Associate, LATAM, 4.

Tamayo, D. (2012). Teoría Política. Estado de MEXICO. Editorial red tercer milenio S.C. p. 17.

Ucha, F. (11 de 2008). *Definición ABC*. Obtenido de Definición de Plan :
<https://www.definicionabc.com/general/plan.php>

Universidad del Valle de México. (2017). *Contabilidad Administrativa*. México: UMV.

Varela, R. (2008). *Innovación Empresarial*. Obtenido de Arte y Ciencia en la creación de Empresas :

<https://s49fcc581ae900b19.jimcontent.com/download/version/1459720725/module/13123776030/name/231047690-Innovacion-Empresarial.pdf>

Vintimilla, M. (2019). *Propuesta de implementación de un Plan Estratégico para LGC restaurante ubicado en la ciudad de Quito*. Quito : PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR - MATRIZ.

William, S., Michael, E., & Bruce, W. (2004). *Fundamentos de Marketing*. Mc Graw Hill: 13va Edición.

VII. ANEXOS

Anexo 1. Acta de la sustentación de Predefensa del TIC



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE INDUSTRIAS AGROPECUARIAS Y CIENCIAS AMBIENTALES
CARRERA DE TURISMO

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR:

NOMB: CERVANTES MORALES KAREN ARACELY CÉDULA DE IDENTIDAD: 1003533906
NIVEL/PARALELO 0 PERIODO ACADÉMICO: PAO 2022 A

TEMA DEL TIC: "Las causas del cierre de la ruta del Tren de la Libertad y los impactos provocados en el turismo rural de la parroquia de Salinas"

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:
PRESIDENTE: MSC. GUEVARA ROSERO JAIRO MAURICIO
DOCENTE TUTOR: MSC. ITURRALDE VALLEJOS JAIME ALEJANDRO
DOCENTE: MSC. PAMELA CAROLINA GUERRERO PALMA

De acuerdo al artículo 32: Una vez entregados los documentos; y, cumplidos los requisitos para la realización de la pre-defensa el Directoría de Carrera designará el Tribunal, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:


EDIFICIO DE AULAS 4 AULA: 206
FECHA: lunes, 25 de julio de 2022
HORA: 15H00

Obteniendo las siguientes notas:
1) Sustentación de la predefensa: 5,60
2) Trabajo escrito 2,70
Nota final de PRE DEFENSA 8,30


Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 36.- De los estudiantes que aprueban el informe final del TIC con observaciones.- Los estudiantes tendrán el plazo de 10 días para proceder a corregir su informe final del TIC de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros del Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcan el lunes, 25 de julio de 2022


MSC. GUEVARA ROSERO JAIRO MAURICIO
PRESIDENTE


MSC. ITURRALDE VALLEJOS JAIME ALEJANDRO
DOCENTE TUTOR


MSC. PAMELA CAROLINA GUERRERO PALMA
DOCENTE

Anexo 2. Certificado del abstract por parte de idiomas



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI FOREIGN AND NATIVE LANGUAGE CENTER

Informe sobre el Abstract de Artículo Científico o Investigación.

Autor: Karen Aracely Cervantes Morales

Fecha de recepción del abstract: 9 de agosto de 2022

Fecha de entrega del informe: 9 de agosto de 2022

El presente informe validará la traducción del idioma español al inglés si alcanza un porcentaje de: 9 – 10 Excelente.

Si la traducción no está dentro de los parámetros de 9 – 10, el autor deberá realizar las observaciones presentadas en el ABSTRACT, para su posterior presentación y aprobación.

Observaciones:

Después de realizar la revisión del presente abstract, éste presenta una apropiada traducción sobre el tema planteado en el idioma Inglés. Según los rubrics de evaluación de la traducción en Inglés, ésta alcanza un valor de 9, por lo cual se valida dicho trabajo.

Atentamente



EDISON BOANERGES
PEÑAFIEL ARCOS

Ing. Edison Peñafiel Arcos MSc
Coordinador del CIDEN

Anexo 3. Registro fotográfico de los atractivos turísticos de Salinas.



Figura 34. Deterioro del Museo de Sal de Salinas



Figura 35. Deterioro de los exteriores del Centro Gastronómico Palenque



Figura 36. Deterioro del interior en el Centro Gastronómico Palenque



Figura 37. Deterioro de la infraestructura de la Plaza Artesanal de Salinas



Figura 38. Deterioro del sendero Bombódromo Palenque – Museo de Sal



Figura 39. Línea férrea de la cabecera parroquial invadida de maleza

Anexo 4. Registro fotográfico de las entrevistas.



Figura 40. Entrevista al representante del Ministerio de Cultura y Patrimonio



Figura 41. Entrevista al representante del Ministerio de Turismo



Figura 42. Entrevista a emprendedora de Salinas

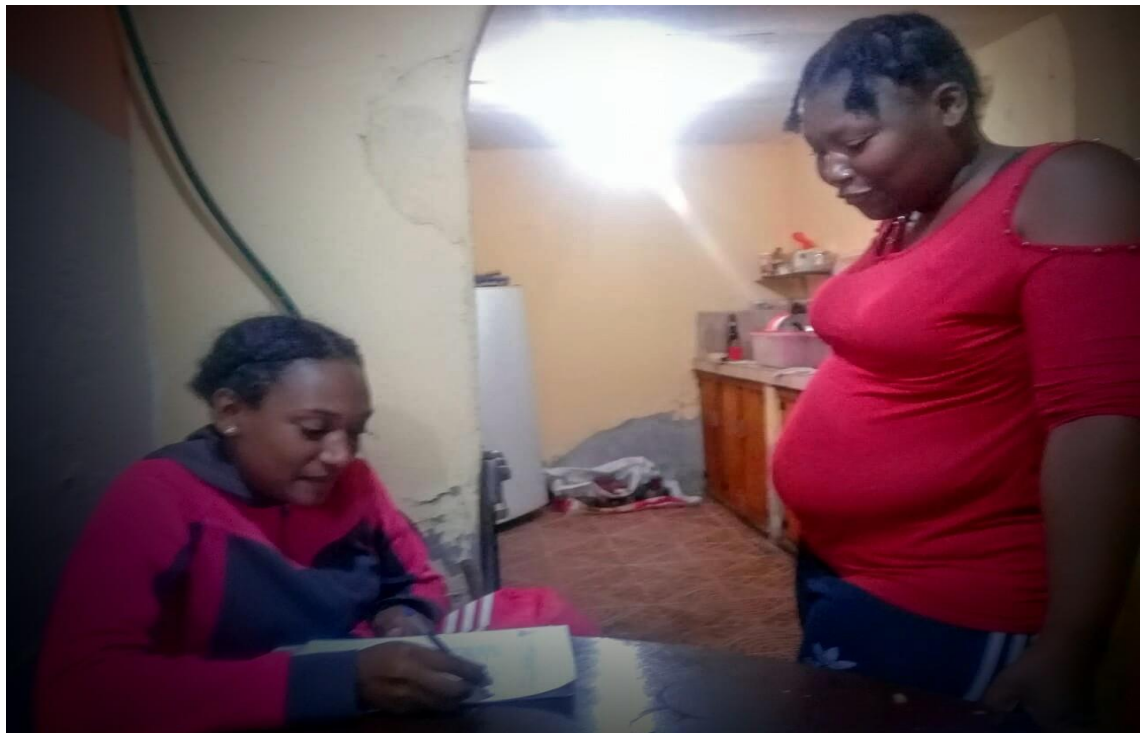


Figura 43. Entrevista a emprendedora de Salinas



Figura 44. Entrevista a emprendedora de Salinas

Anexo 5. Cuestionarios utilizados para el levantamiento de información.

Instrumento 1: Entrevista dirigida a un funcionario de Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador (en liquidación), Ministerio de Turismo, Gobernación de Imbabura, Ministerio de Cultura y Patrimonio.

Cuestionario

Nombres:

1. ¿Qué cargo desempeña?
2. ¿Hace qué tiempo trabaja en la institución?
3. ¿Conoce usted cuáles eran las actividades específicas de la empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador durante operaba el tren?
4. ¿Según su criterio quién tomó la decisión de cerrar la empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador?
5. ¿Para el cierre de la Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, en que normativas cree usted que se basaron?
6. ¿Según su criterio cuáles fueron las causas para cerrar la Empresa de Ferrocarriles y con ello la suspensión de la circulación del tren?

7. Según su criterio considera que el comportamiento ciudadano por los lugares donde circulaba el Tren de la Libertad influyó para el cierre de la empresa de Ferrocarriles?
8. ¿Conoce si esta institución se opuso o estuvo a favor del cierre de la Empresa de Ferrocarriles?
9. ¿En caso de continuar la operación del tren mediante la empresa privada, que recomendaciones realizaría?

Instrumento 2: Entrevista colectiva a representantes de emprendimientos turísticos, Organización Comunitaria y del GAD parroquial de Salinas, utilizando la técnica de focus group, para levantar información sobre los aspectos sociocultural y ambiental.

Tabla 30. Calificación de indicadores

Valoración de indicadores	Valor
Si el indicador no se cumple o es inexistente	0
Si el indicador se cumple parcialmente	1
Si el indicador se cumple	2

Tabla 31. Parámetros de evaluación

Indicador	Calificación
SOCIOCULTURALES	
Se continua exponiendo las siguientes prácticas tradicionales después del cierre de la FEFP:	
-Gastronomía	
-Danza	
-Proceso de elaboración de sal	
-Música	
-Artesanías	

Se continua ofertando servicios turísticos en los siguientes establecimientos culturales después del cierre de la FEEP:

-Centro gastronómico

-Museo de sal

-Sala etnográfica

-Iglesia

-Plaza artesanal

-Estación del tren

Se afectó a grupos socioculturales con el cierre de la FEEP:

-Socialmente

-Culturalmente

-Económicamente

-Emocionalmente

Se afectó el nivel de organización de las asociaciones o emprendimientos turísticos luego del cierre de la FEEP:

-Número de miembros

-Número de reuniones

-Actividades del grupo

AMBIENTALES

Limpieza del interior y exterior de los establecimientos turísticos durante operaba el tren.

Imagen visual de vía férrea, calles y establecimientos turísticos articulados a la

operación del tren, después del cierre de la FEEP.

Instrumento 3: Entrevista a representantes de emprendimientos turísticos sobre el aspecto económico.

Tabla 32. Cuestionario

Pregunta	Respuesta
Nombre de representante del emprendimiento	
¿En qué año inicio el funcionamiento de su emprendimiento?	
¿En el tiempo que funcionaba la ruta del Tren de la Libertad qué producto o servicio brindaba su emprendimiento?	
¿Cuántos miembros integraban su emprendimiento durante funcionaba el tren?	
¿En qué días y horarios trabajaba su emprendimiento para atender a los turistas del tren?	
¿Cuántos turistas aproximadamente atendían en una semana durante funcionaba el tren?	
¿Cuánto gastaba aproximadamente un turista que visitaba su emprendimiento?	
Ingresos que aproximadamente percibían en la semana por la atención a los turistas del tren?	\$
Egresos que realizaban aproximadamente en la semana para la atención a los turistas del tren.	\$
¿Dónde compraban las materias primas para producir el bien o el servicio que ofertaban a los turistas del tren?	

¿Cómo distribuían los ingresos entre sus miembros?

¿En la actualidad se encuentra funcionando su emprendimiento. Qué oferta, a quién oferta su producto y de quién recibe apoyo?

LENÍN MORENO GARCÉS

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 141 de la Constitución de la República, establece: *"La Presidenta o Presidente de la República ejerce la Función Ejecutiva, es el Jefe del Estado y de Gobierno y responsable de la administración pública. La Función Ejecutiva está integrada por la Presidencia y Vicepresidencia de la República, los Ministerios de Estado y los demás organismos e instituciones necesarios para cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas"*;

Que, los numerales 3, 5 y 6 del artículo 147 de la Constitución de la República determinan: *"Son atribuciones y deberes de la Presidenta o Presidente de la República, además de los que determine la ley: (...) 3. Definir y dirigir las políticas públicas de la Función Ejecutiva (...) 5. Dirigir la administración pública en forma desconcentrada y expedir los decretos necesarios para su integración, organización, regulación y control. 6. Crear, modificar y suprimir los ministerios, entidades e instancias de coordinación (...)"*;

Que, el numeral 12 del artículo 261 de la Constitución de la República confiera al Estado Central *"competencias exclusivas sobre (...) 12. El control y administración de las empresas públicas nacionales"*;

Que, el artículo 45 del Código Orgánico Administrativo establece la facultad del Presidente de la República para *"crear, reformar o suprimir los órganos o entidades de la administración pública central, cualquiera sea su origen, mediante decreto ejecutivo en el que se determinará su adscripción o dependencia"*;

Que, el artículo 56 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas señala que *"Para la extinción de una empresa pública se deberán observar las mismas formalidades establecidas para su creación, debiendo el decreto ejecutivo, norma regional u ordenanza respectiva fijar la forma y términos de su extinción y liquidación"*;

Que, el artículo 58 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, establece que en los casos de extinción de la empresa pública su Directorio designará el liquidador;

Que, el artículo 63 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, respecto de los activos y pasivos en la liquidación de una empresa pública, determina: *"Liquidada la empresa pública y cubiertos todos los pasivos, el remanente de activos pasará a propiedad del ministerio o institución rectora del área de acción de la empresa pública o del gobierno autónomo descentralizado que la hubiere creado"*;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 313, publicado en el Registro Oficial 179 de 26 de abril de 2010, se creó la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP- a liquidar, cuyo objeto principal es: *"1. Establecer, desarrollar, mantener y explotar, directamente, los servicios, de transporte de pasajeros, servicios de transporte de pasajeros turísticos, los servicios de transporte de carga, a realizarse por medio de vías férreas y sistemas similares, en todas sus modalidades tales como: trenes de cercanía, tranvías, trenes, entre otros, así como los servicios*



LENÍN MORENO GARCÉS

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Disponer la extinción de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP-, para lo cual serán aplicables las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, el presente Decreto Ejecutivo, las disposiciones del Directorio en lo que fueren aplicables, y, subsidiariamente la Ley de Compañías.

Durante la liquidación de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP-, a su denominación se agregará la frase "en liquidación".

ARTÍCULO 2.- En un plazo máximo de hasta sesenta (60) días contados desde la expedición del presente Decreto, el Gerente General de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP-, en conjunto con la Empresa Coordinadora de Empresas Públicas EMCO EP deberá efectuar las acciones necesarias con miras a que la empresa cuente con la mayor cantidad de activos líquidos a fin de que en el proceso de liquidación se puedan cubrir de forma expedita las obligaciones existentes, según el orden de prelación legal.

ARTÍCULO 3.- Fenecido el plazo previsto en el artículo anterior, la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP-, entrará en proceso de liquidación; para lo cual, en un plazo máximo de hasta diez (10) días, el Directorio de la empresa deberá designar al liquidador correspondiente de la terna enviada para el efecto por la Empresa Coordinadora de Empresas Públicas EMCO EP.

Una vez designado el liquidador, este dispondrá de un plazo máximo de hasta ciento ochenta (180) días para llevar a cabo el proceso de liquidación.

ARTÍCULO 4.- Cumplido el plazo de liquidación previsto en el artículo anterior, el liquidador deberá transferir al Ministerio de Turismo todos los activos y/o pasivos, incluyendo los derechos litigiosos de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP-en liquidación.

La referida transferencia se efectuará a través de una escritura pública celebrada entre el liquidador de la correspondiente empresa y el titular del Ministerio de Turismo o su delegado.

Efectuada la transferencia antes referida, le corresponderá al Ministerio de Turismo, la realización de los activos transferidos, si los hubiere, cuyo producto servirá para que la citada entidad continúe la extinción de los pasivos de la empresa pública liquidada que se encuentren detallados en la correspondiente escritura pública de transferencia, conforme el orden de prelación de créditos establecido en el Código Civil.

La responsabilidad del Ministerio de Turismo no podrá exceder, en ningún caso, de los valores que recaude como producto de la realización de los activos que le fueren transferidos en función del presente artículo, incluyendo aquellos casos en los que los activos de la empresa pública liquidada fueren insuficientes para cubrir sus pasivos. El Ministerio de Turismo no será considerado, en ningún caso, sucesor en derecho de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP- en liquidación.



Nº057

LENÍN MORENO GARCÉS

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Los activos y pasivos que se transfieran al Ministerio de Turismo conforme las disposiciones precedentes serán tratados de forma independiente, sin que puedan confundirse con los del citado Ministerio.

Una vez realizados los activos y cubiertos los pasivos de la empresa pública cedente, el remanente de los activos, en caso de existir, quedará en propiedad del Ministerio de Turismo, conforme lo determina el artículo 63 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

ARTÍCULO 5.- Al realizarse la transferencia de activos y pasivos prevista en el presente instrumento, se consideran cedidos de pleno derecho, a favor del Ministerio de Turismo todos los derechos litigiosos de la empresa pública cedente, correspondiéndole por tanto al citado Ministerio ejercer la legitimación activa o pasiva, según sea el caso, en los referidos procesos.

ARTÍCULO 6.- Una vez efectuada la transferencia detallada en el artículo precedente, extingase la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública -FEEP-.

DISPOSICIÓN FINAL. - De la ejecución del presente Decreto Ejecutivo encárguese a la Empresa Coordinadora de Empresas Públicas, al Ministerio de Turismo, al Ministerio del Trabajo, al Ministerio de Economía y Finanzas y a las demás autoridades de los Ministerios y Secretarías de Estado relacionados con su objeto.

El presente Decreto Ejecutivo entrará en vigencia a partir de su fecha de suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a 19 de mayo de 2020.



Lenín Moreno Garcés

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA