

La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio

A. Barreno Lalama¹, E. Brito-Henriques¹

¹*Instituto de Geografia e Ordenamento do Território – Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, Avenida Prof. Gama Pinto, 1649-003 Lisboa, Portugal.*

abarreno@campus.ul.pt ; eduardo@campus.ul.pt

RESUMEN: La rehabilitación de la red ferroviaria ecuatoriana y su declaración como patrimonio simbólico e identitario tiene la potencialidad de ser un proyecto turístico exitoso, para desarrollo territorial y económico local. Su rehabilitación, a partir del año 2008, generó transformaciones en las dinámicas de relacionamiento de redes y actores en zonas cercanas a la vía férrea. A través de la reapropiación y revalorización de los territorios se consolidaron nuevas redes y emprendimientos productivos, los mismos que facilitaron procesos para el desarrollo local, ofreciendo oportunidades y mejoras en la calidad de vida de poblaciones cercanas a la vía férrea.

Con base en la Teoría Actor-Red (TAR) de Latour (2008) se realiza un análisis cualitativo de la red ferroviaria rehabilitada reconociéndola como un Actor con capacidad de participación y actuación en las redes territoriales. Sus diferentes agenciamientos ha facilitado la (re)activación de actores y redes en el territorio. Desde un enfoque basado en el principio de simetría generalizada en las redes territoriales (con base en su noción rizomática), se analiza los relacionamientos entre los actores, los mismos que mediante sus agenciamientos producen figuraciones que resultan en transformaciones sociales. La red ferroviaria, como atractivo turístico patrimonial, impulsa la participación de nuevos actores y dinámicas en el desarrollo local; generando transformaciones en las relaciones sociales y comerciales entre las poblaciones con problemas de aislamiento y empobrecimiento.

Palabras Clave: Ecuador, Ferrocarril, Turismo Patrimonial, Teoría Actor – Red.

1. INTRODUCCIÓN

La rehabilitación del ferrocarril en el Ecuador ha tenido un impacto importante en la generación de nuevas oportunidades para la población ecuatoriana, con una influencia directa en poblaciones cercanas a la vía férrea. En abril del año 2008, el Gobierno ecuatoriano declaró a la Red Ferroviaria como parte del Patrimonio Cultural ecuatoriano, reconociendo su importancia como «Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico». Durante el periodo 2008-2013 se invirtió cerca de USD 340 millones para la rehabilitación de 507 Km/vía, logrando generar nuevas oportunidades a poblaciones cercanas a la vía férrea. La activación económica por la operación ferroviaria generó 21.252 empleos (Senplades, 2013).

El objetivo de este estudio es comprender el papel que a tenido la rehabilitación de la Red Ferroviaria ecuatoriana, a partir de su rehabilitación y activación como atractivo turístico patrimonial, en la transformación del territorio ecuatoriano y analizar los impactos producidos en poblaciones cercanas a la vía férrea y en el desarrollo territorial y económico local. Desde una aproximación conceptual de los patrimonios en la que se reconoce su capacidad de integrar, reapropiar y revalorizar a los territorios, y cuyo uso y administración con fines sociales sea consonante con las necesidades contemporáneas (Canclini, 1999), se analiza al ferrocarril y la vía férrea rehabilitados como parte de un proceso de construcción social y (re)apropiación del espacio en el que se generan relacionamientos y activan actores para el desarrollo social y económico.

Con base en la Teoría Actor-Red (TAR) de Latour (2008), cuya marco conceptual reconoce la participación de actores humanos y no-humanos en redes de relacionamiento que conforman el mundo de lo social, y las capacidades de agenciamiento de los objetos (Latour, 2008; Luna, 2012), se desarrolla un análisis en el que el ferrocarril, más que ser un mero instrumento de política, se convierte en un actor que produce interacciones y traslaciones con los demás actores territoriales. El análisis que se presenta se sustenta de información documental sobre la construcción y rehabilitación de la red ferroviaria ecuatoriana (documentos

de archivo histórico y publicaciones oficiales), complementada por información obtenida por trabajo de campo que incluye observación no-participante y entrevistas a actores públicos y privados.

2. LOS PATRIMONIOS Y SU ROL EN EL DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO DEL TERRITORIO

La palabra “patrimonio” ha generado varios abordajes conceptuales, de acuerdo a su origen y a su uso. Johnson (2009) define al patrimonio como el conjunto de bienes que contienen historia y representan parte de la identidad de una sociedad. Bienes materiales e inmateriales que aportan a la construcción de identidad (local, nacional, regional) basada en la memoria heredada y expresada a través de representaciones culturales e identitarias. Graham, Ashworth y Tunbridge (2000) se refieren al patrimonio como esa parte del pasado que seleccionamos en el presente para propósitos contemporáneos, sean ellos económicos, culturales, políticos o sociales. Por su parte, Lowenthal (1996) argumenta que el pasado, en términos generales y su interpretación como historia o patrimonio en particular, confiere beneficios sociales, y al mismo tiempo costos, por lo que ha sido una área de estudio y explotación. Esto significa reconocer que la historia resulta de una selección de actos y procesos que fueron considerados relevantes por grupos que controlaban el poder, pudiendo ser utilizados en acciones y fines presentes. En esta dirección se puede entender que el “patrimonio es un conjunto de herencias culturales que la sociedad recibe y que, atribuyéndoles nuevos sentidos que trascienden de su utilidad, se convierten en símbolos que representan mucho más que un objeto en sí” (Brito-Henriques, 2003, p. 59). El patrimonio no es sí mismo, sino que se produce en la relación de los objetos con la sociedad, ya que sólo algunos elementos de la cultura material se reconocen como patrimonio.

Como dice McDowell (2008), las nociones de poder son centrales para la construcción del patrimonio; los que detentan más poder pueden dictar o definir lo que se recuerda y lo que se olvida. La cultura nutrida por el reconocimiento y la historia de los territorios genera diálogos e intercambios permanentes de ideas y experiencias; los mismos que aportan a la valoración de los patrimonios. El patrimonio es al mismo tiempo, reflexivo y constructivo de las identidades y memorias colectivas; siendo de fundamental importancia para la construcción de un sentido de identidad nacional (Graham et al., 2000, p.4). Sin embargo, no son sólo cuestiones relacionadas con las políticas de la memoria las que influyen en la producción de patrimonio, sino que existen intereses relacionados a la generación y explotación de recursos. Uno de los aspectos más característicos del capitalismo avanzado en las últimas décadas ha sido la reestructuración de la economía en torno a la producción y consumo de signos, con consecuencia en una mercantilización creciente de la memoria y las tradiciones con miras al turismo (Robinson y Smith, 2006).

El patrimonio se entiende cada vez más como un recurso económico o mercancía. Estudios han demostrado que el turismo, pese a que no es la panacea económica, es una potencial fuente de desarrollo para aliviar daños provocados por una desaceleración económica (Alonso et al., 2010). Paisajes culturales y patrimonios se han convertido en nuevos atractivos para el turismo patrimonial, y posibles estrategias para el desarrollo económico (Madden y Shipley, 2012). En regiones que cuentan con infraestructuras industriales en deterioro y arruinamiento, el sistema capitalista ha encontrado formas de reconvertir esas estructuras en activos económicos, transformándolos en patrimonios industriales y en atractivos turísticos (Henderson, 2002; Castillo, 2011).

2.1. Sistemas ferroviarios patrimoniales como atractivos turísticos

Los sistemas ferroviarios han jugado un rol importante en la historia del desarrollo de territorios y consolidación de naciones, promoviendo cambios históricos, llevando nuevas nociones de progreso y permitiendo el transporte masivo de personas y productos. El acceso a transporte masivo, con mayor comodidad y rapidez, logró superar barreras y comunicar a poblaciones, que históricamente habían estado separadas geográficamente. Durante el siglo XX, el avance industrial e construcción de vías férreas que conectaban centro poblados e industriales cambiaron la percepción de distancia y espacio, promoviendo nuevos destinos, mayor comercio y movilidad humana. En la segunda mitad del siglo XX, el crecimiento y desarrollo de ciudades, la explotación de recursos que diversificaron el desarrollo industrial, y el crecimiento de carreteras como medio dominante de transporte terrestre, provocaron la disminución y posterior declive en el uso de las redes ferroviarias (Bhati, 2014). Sistemas ferroviarios que habían revolucionado territorios y facilitado recursos para el desarrollo de poblaciones, entraron en un proceso de olvido y deterioro.

A pesar de que las redes ferroviarias dejaron de ser el medio de transporte dominante, representan actores permanentes en los territorios, siendo testigos y facilitadores de cambios y desarrollo de las poblaciones. Bhati (2014) menciona que las redes ferroviarias, por su presencia en la historia de los territorios llaman a la “nostalgia”, y tienen la capacidad de promover acciones locales para convertirlos en patrimonios. Patrimonios

ferroviarios con atributos que podrían atraer no solamente a personas con un especial interés por los ferrocarriles, sino a residentes y turistas que buscan comprender la historia de un lugar en el que viven o visitan (Henderson, 2011). Xie (2006) y Bhati (2014) proponen el análisis e importancia de los sistemas ferroviarios como atractivos turísticos que podrían generar procesos de activación de la economía local, de acuerdo al potencial como atractivo y la capacidad uso adaptativo de infraestructura ferroviaria patrimonial con fines productivos contemporáneo; convirtiéndose en elementos articuladores y de integración territorial.

3. EL FERROCARRIL COMO ACTOR EN EL TERRITORIO: UNA MIRADA A PARTIR DE LA TEORÍA ACTOR-RED

Mirar a los territorios desde un punto de vista de las asociaciones, no solamente como fuentes de recursos disponibles para la explotación y producción, implica una visión más amplia y dinámica, mediante la cual es posible identificar participantes, redes y relacionamientos. El reconocer y redescubrir al espacio como un sistema vivo que cambia dinámicamente (Latour, 2008) permite identificar y discutir las transformaciones que ocurren en el territorio, a partir de una visión analítica de las redes y actores en diferentes niveles. Bruno Latour (2008) define a la sociedad como el conjunto de entidades ya ensambladas, para asegurar el establecimiento de un determinado orden en el mundo social, y explica la necesidad de “reensamblar el mundo social” no sólo como un cuerpo político sino como un “colectivo”, en el que las entidades, por sus interacciones y relacionamientos podrían convertirse en participantes.

La Teoría Actor-Red (TAR) de Bruno Latour (2008) representa un método basado en el principio de simetría generalizada (Farías, 2011), que plantea el análisis de los actores, con base en su participación en las interacciones en el mundo social. La TAR sustituye la idea de sociedad como un conjunto de participantes solamente humanos, por un nuevo concepto de “colectivo” más amplio que incluye elementos humanos y no-humanos, creyendo que también los elementos no-humanos participan en la (re)producción de los hechos sociales; y también, muestra en su análisis el carácter híbrido del espacio en el cual ocurre lo social. Se propone un análisis del mundo social mas plano en la intención de asegurar que cualquier vínculo nuevo sea claramente visible, recuperando la sensibilidad en el análisis de las relaciones y dinámicas entre los participantes que ensamblan el mundo social, sobre la variedad de elementos heterogéneos que pueden estar asociados, buscando identificar nuevas asociaciones organizadas en colectivo (Farías, 2011, Latour, 1999).

Analizar a las redes ferroviarias y sus efectos producidos en los territorios desde la TAR, permite identificar a actores y relacionamientos en el desarrollo de los territorios y sus poblaciones. Al mismo tiempo, los usos actuales de determinados sistemas ferroviarios, que por su valor histórico patrimonial se los han mantenido o rehabilitado, generan oportunidades para el desarrollo local, involucrando a nuevos actores en las dinámicas sociales. Los trazados de las vías férreas atraviesan paisajes naturales y culturales, los mismos que han sido aprovechados para generar nuevas alternativas de desarrollo local y nacional. Las redes ferroviarias rehabilitadas para el turismo han facilitado la participación de nuevos actores en redes de desarrollo territorial, demostrando su capacidad movilizadora y multiplicadora. Aplicando la TAR, el ferrocarril, convertido en atractivo turístico patrimonial, representa un actor que genera cambios y transformaciones en el territorio, influenciando en las poblaciones la activación de nuevas redes de relacionamiento. Actores que antes no participaban en los territorios, ahora tienen roles importantes para el desarrollo local.. El sistema ferroviario como un actor permanente en el territorio, por su rol en la vida colectiva, produce varios agenciamientos y generar nuevas redes de relacionamiento y transformaciones en el territorio.

Referirse al “agenciamiento de un objeto”, implica los modos en que un artefacto (objeto) es capaz de afectar a las personas, movilizandando respuestas emocionales, generando ideas y provocando una variedad de acciones (Luna, 2012). De acuerdo con Latour (2008) el mundo de lo social está conformado de redes híbridas de características rizomáticas, las mismas que se transforman de manera dinámica. Análisis que permite comprender cómo actores y redes territoriales se activan y desactivan, en respuesta a las necesidades y interacciones entre ellos. Todos los actores cumplen roles y funciones, con diferentes posibilidades de actuación, no sólo en el espacio, sino en el transcurso del tiempo. Es decir, que cada actor agencia de diferentes maneras, generando nuevos ensambles entre entidades y diferentes épocas. Desde esta perspectiva, las redes ferroviarias, a pesar de haber pasado por procesos de deterioro e inactivos, continúan siendo actores en el territorio, con la capacidad de transformar el mismo; pudiendo ser aprovechados por iniciativas de desarrollo local.

4. EL FERROCARRIL ECUATORIANO COMO ATRACTIVO TURÍSTICO PATRIMONIAL

La construcción del sistema ferroviario ecuatoriano a principios del siglo XX significó uno de los mayores proyectos de la revolución liberal ecuatoriana, convirtiéndose en un actor fundamental para el

desarrollo del país, además de un símbolo de unidad nacional (Clark, 2004). En 1908 el ferrocarril conectó ciudades y centros poblados importantes del país, logrando comunicar a la costa con la sierra (regiones que habían estado separadas, debido a su complejidad geográfica). La construcción de la red ferroviaria ecuatoriana constituyó uno de los proyectos de mayor ingenio en su construcción, debido a las características orográficas del territorio y tensiones de actores políticos escépticos del ferrocarril. Durante la primera mitad del siglo XX, se logró consolidar la red ferroviaria y alcanzó a tener una extensión de 965 Km (Figura 1), de los cuales el 75% del trazado atravesaba la cordillera de los Andes (Senplades, 2013). El ferrocarril facilitó el comercio y transporte masivo, generando oportunidades de desarrollo a poblaciones que habían sido excluidas en las dinámicas comerciales y sociales de la época.

En década de los 70, el crecimiento de las poblaciones y explotación de recursos que diversificaron el desarrollo industrial y cambiaron la manera de mirar el territorio, demandando nuevos medios de transporte y la construcción de carreteras. El uso de las carreteras para el comercio y transporte masivo, como medio dominante, provocó un declive en el uso del sistema ferroviario. El gobierno central priorizó la construcción de las carreteras, descuidando el mantenimiento y construcción de nuevas vías férreas. La inversión se concentró en nuevas vías para la explotación de petróleo en la Amazonía ecuatoriana y su transporte a puertos de la costa pacífica; generando que la vía férrea entre en un proceso de desuso y olvido. Junto con los avances en tecnologías de construcción se avanzó con la construcción de carreteras que optimizaban el tiempo, relegando al ferrocarril como un medio de transporte lento y con conexiones fuera de los nuevos polos de desarrollo.

Debido a la disminución de recursos para mantenimiento y operación de la red ferroviaria, las vías se deterioraron y fueron afectadas por condiciones climáticas (Clark, 2004). A inicios de los años 80, el invierno, agravado por la corriente marina del El Niño, provocó la destrucción de tramos de la vía férrea, perdiéndose la continuidad de la misma; daños que incluían la caída de varios puentes y vías cortadas por derrumbes. La red ferroviaria continuó su proceso de deterioro y decadencia, operando solo en tramos específicos.

Durante los años 90, gracias los esfuerzos de la empresa pública ferroviaria, la vía se mantuvo operativa en zonas rurales que aun dependían del ferrocarril para movilizarse y transportar productos agrícolas. La red ferroviaria era utilizada por poblaciones alejadas de los centros urbanos y polos de desarrollo. A pesar de los esfuerzos realizados, el sistema ferroviario no logró recuperarse de los daños causados por las condiciones climáticas y no volvió a tener operatividad continua en toda la vía. Debido a la necesidad de recursos, se decidió priorizar tramos de la vía férrea que representaban atractivos turísticos y fuentes de desarrollo, por lo que a finales de los años 90, únicamente funcionaban dos trayectos (Parque Nacional Cotopaxi, y trayecto Nariz del Diablo, tramos que atraviesan la cordillera de los Andes). El resto de la red ferroviaria permaneció paralizada hasta inicios del año 2000, cuando varios gobiernos intentaron reactivarla, sin alcanzar resultados representativos.

Basados en la Teoría Actor-Red, el ferrocarril, como actor permanente en el territorio, continuó su operación en zonas específicas, el mismo que por sus agenciamientos provocó varias “figuraciones” (Latour, 2008, p. 84) materializadas en la participación de actores que aprovecharon y vieron una oportunidad turística. Empresas turísticas privadas desarrollaron productos turísticos que ofrecían trayectos en el ferrocarril que atraviesa por paisajes naturales únicos, como el “cruce” de la cordillera de los Andes a la sabana costera. Apenas pocos actores lograron articularse con las empresas turísticas, ofreciendo servicios complementarios; de manera que el ferrocarril era aprovechado por pocos grupos económicos locales. El resto de las poblaciones cercanas a la vía férrea no se beneficiaron de la operación turística.

La declaración patrimonial y la rehabilitación de la red ferroviaria, reconociendo su importancia histórica y potencialidad de atractivo turístico nacional e internacional, permitió la participación de nuevos actores territoriales y su operación turística generó nuevas redes locales para el desarrollo económico y social. La inversión por parte del Gobierno Central, durante el período 2007–2014, recuperó 507 Km de la vía férrea (Figura 1), estaciones, talleres, equipo tractivo y remolcado. Para el año 2013, se había alcanzado recuperar patrimonio ferroviario por cerca de USD 600 millones, en bienes muebles e inmuebles que habían sido desvalorizados o apropiados por actores privados, facultando la activación social y económica en poblaciones cercanas a la vía férrea (Senplades, 2013; Ferrocarriles del Ecuador – EP, 2015). La rehabilitación de la red ferroviaria se la realizó a partir de tres ejes paralelos: rehabilitación de la vía y estaciones; reestructuración de la empresa pública; y, desarrollo de productos turísticos, con participación de la comunidad (Ferrocarriles del Ecuador – EP, 2013).



Figura 1. Red Ferroviaria del Ecuador. Fuente: El autor

A través de la Empresa Pública de Ferrocarriles de Ecuador (FE-EP) se convocó y articuló la participación de varios sectores públicos, los que actuaron en el territorio para mejorar las condiciones de vida de las poblaciones cercanas, y apoyaron a proyectos y emprendimientos productivos locales. A partir de la rehabilitación de la red ferroviaria se generaron nuevas oportunidades para las poblaciones, las mismas que se incorporaron dentro de la operación turística ferroviaria, ampliando los beneficios económicos y sociales que habían sido limitados para grupos específicos.

4.1. Nuevos actores y relacionamientos en la transformación del territorio

Durante la rehabilitación de la red ferroviaria, la FE-EP identificó a actores con capacidad de influencia y participación en el proyecto; y convocó a sectores públicos y privados para realizar actividades conjuntas y articuladas en las zonas donde iba a ser rehabilitada la red ferroviaria (Ferrocarriles del Ecuador-EP, 2010). Inicialmente se identificaron 35 actores importantes, entre instituciones públicas, empresas privadas, fundaciones y asociaciones, las mismas que fueron organizadas y categorizadas de acuerdo a su especialidad e intereses (Ferrocarriles del Ecuador – EP, 2009). Al grupo inicial de actores se los organizó con base en una metodología de diálogo participativo, la misma que valoraba la motivación de apoyar (apoyo o rechazo) al proceso de rehabilitación y su valor de apoyo (alto, medio y bajo), facilitando información para la toma de decisiones: 20 actores tenían una motivación alta para apoyar a rehabilitación del ferrocarril (Ministerio Coordinador de Patrimonio, Ministerio de Turismo, Ministerio Coordinador de la Producción, Asociaciones de Micro-comerciantes y Micro-productores); 5 una motivación media; y, 5 una motivación baja. Actores con motivación baja pertenecían a asociaciones locales que miraban al ferrocarril como un instrumento que no merecía ser rehabilitado, frente a necesidades inmediatas en sus territorios; o que respondían a intereses de empresas turísticas que mantuvieron el control monopólico de los tramos que fueron atractivos turísticos durante la decadencia del ferrocarril.

La reactivación del corredor ferroviario generó discusiones entre instituciones públicas para la asignación de recursos e intervención intersectorial en territorios empobrecidos durante las últimas décadas (Ferrocarriles del Ecuador – EP, 2009). Las zonas cercanas a la vía férrea, caracterizadas por su vocación

agrícola, habían sido afectadas por la falta de trabajo y posterior migración a ciudades centrales y al extranjero. La red ferroviaria, identificada como un sujeto actante en las varias redes territoriales, generó la integración y participación de nuevos actores, los mismos que con el apoyo del Gobierno Central lograron generar nuevas alternativas de desarrollo local, favoreciendo a poblaciones empobrecidas. El proyecto identificó como beneficiarios directos e indirectos a cerca de 6.000.000 de ecuatorianos de las 10 provincias y 33 municipios por los que atraviesa la vía férrea (Carrera, 2012; Senplades, 2013).

Su rehabilitación convocó y articuló la participación de instituciones públicas y privadas en el desarrollo de proyectos y emprendimientos productivos locales y el diseño 13 rutas turísticas (Ruta de la Dulzura, que corresponde a recorridos cerca de plantaciones de azúcar; Ruta de los Volcanes, que recorre el callejón andino, cerca de paisajes naturales y volcanes; Ruta del Libertador, que hace referencia a atractivos culturales e históricos del Ecuador). En las zonas cercanas a las vías férreas se activaron actores interesados en ser parte de la rehabilitación y activación del ferrocarril, como la comunidad quichua de Pistishí (Sector Sibambe) que se organizó para generar productos turísticos para los visitantes como danzas folklóricas y ferias artesanales. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados por la empresa pública EF-EP no se ha alcanzado una coordinación adecuada con los municipios por los que atraviesa la vía férrea, generando demoras y complicando la integración y puesta en valor del entorno natural y cultural como parte de los atractivos turísticos del Ferrocarril Patrimonial (Carrera, 2012; Ferrocarriles del Ecuador, 2009). Luego de los primeros resultados positivos para las poblaciones, los gobiernos locales han ido reintegrando a la operación ferroviaria en sus dinámicas y planes de desarrollo; esto se verificó en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la ciudad de Riobamba, conocida como una ciudad ferroviaria y que ahora ha integrado al ferrocarril en sus estrategias de desarrollo productivo. Nuevas redes de relacionamiento y nuevos actores territoriales (que representan a redes internas en sus comunidades) aprovecharon los espacios generados por la rehabilitación de la red ferroviaria para mejorar su calidad de vida, generando nuevas fuentes de empleo y mecanismos de integración de la población, alrededor de emprendimientos de productos culturales y artesanales.

Antes de la rehabilitación de la red ferroviaria existían 463 emprendimientos productivos en los tramos de la vía que se mantuvieron activos, los mismos que trabajaban de manera independiente; para el año 2014 se logró la creación y articulación de 1.488 unidades productivas, que responden a más de 1.025 emprendimientos (Ferrocarriles del Ecuador – EP, 2013), relacionados a atractivos turísticos culturales como ferias artesanales, recorridos turísticos complementarios al ferrocarril y gastronomía local. Nuevos actores en el territorio que forman parte de una red productiva alternativa (territorio con vocación agrícola en su mayoría) generando 21.252 empleos, correspondientes a 5.313 estables y 15.939 relacionados a cadenas de valor productivas de la vía férrea (Ferrocarriles del Ecuador – EP, 2015).

Los actores identificados al inicio del proyecto de rehabilitación de la red ferroviaria cambiaron sus posiciones y sus relacionamientos, lo que dio lugar a la inclusión y participación de nuevos actores que surgieron en el proceso de rehabilitación. Las redes inicialmente identificadas en el territorio, se transformaron con la participación nuevos actores territoriales, los mismos que se incluyeron en las dinámicas de poder y relacionamiento local y nacional.

Para el año 2014, 176.968 turistas visitaron los atractivos turísticos ferroviarios, y su interacción con el territorio ha cambiado la visión de las comunidades locales. Se crearon nuevas redes en los territorios, y sus poblaciones cuentan con nuevas opciones para generar recursos, promoviendo el trabajo cooperativo entre comunidades. En las estaciones ferroviarias rehabilitadas, se crearon 23 cafeterías concesionadas a comunidades locales (actores activados); en 15 estaciones funcionan tiendas de productos artesanales; y, en 14 de ellas, además de las tiendas, se cuenta con plazas donde las comunidades ofrecen sus productos artesanales.

Para el análisis específico se identificó el tramo Centro-Sur de la red ferroviaria, por sus características de población y trazado férreo. En el sector de Alausí - Sibambe (Figura 1) fue construido el trayecto por el cual se cruza la cordillera de los Andes hacia la costa ecuatoriana; parte del ingenio en su construcción incluye un trayecto de cerca de 8 Km que tiene 80 curvas y desciende en forma de “Zig-Zag” con una inclinación promedio de 5% hacia la sabana costera (Castro, 2006; FONSAL, 2008). El cantón de Alausí tiene una población de 44.089 habitantes (59% indígena, 39% mestiza) y está ubicado en una de las zonas de mayor depresión económica, cuya principal vocación productiva es la agricultura para el consumo local. También conocido por ser el punto de cruce ferroviario entre la Sierra y Costa.

Durante el proceso de rehabilitación del tramo Alausí-Sibambe se identificaron 12 actores locales, relacionados al sector turístico y restaurantes, los mismos que buscan articularse para alcanzar el desarrollo integral del territorio. No obstante, debido a intereses particulares, no se ha logrado consolidar una red adecuada a los objetivos de la rehabilitación de la red ferroviaria. Antes de la declaración patrimonial y rehabilitación de la vía férrea, esta población ya tenía una red de actores beneficiarios de la operación turística,

limitando el crecimiento económico a un grupo específico; por lo a partir de la reactivación del ferrocarril, se generaron conflictos debido a la participación de nuevos actores en la redistribución de beneficios y rendimientos.

Para el año 2008, existían 46 establecimientos turísticos (alojamiento, restauración y artesanía) en el cantón Alausí (Ferrocarriles del Ecuador – EP, 2009), de los cuales apenas 3 se beneficiaban directamente del ferrocarril, por su cercanía física y dinámica comercial instaurada desde hace varias décadas. El Gobierno Municipal de Alausí, considerado como uno de los actores de mayor relevancia en la activación económica de la población, no ha logrado incluir al ferrocarril como un eje de desarrollo local en sus planes de desarrollo y ordenamiento territorial, desaprovechando cerca de 75.000 turistas que realizan el recorrido en el ferrocarril Alausí-Sibambe. De acuerdo al Censo Nacional Económico 2010, en el cantón de Alausí se habían registrado 125 establecimientos económicos con fines de alojamiento y restauración. Este crecimiento comprueba que el ferrocarril constituye un actor, que permitió activar a nuevos actores en las redes territoriales con características más rizomáticas.

5. CONCLUSIONES

Como se vio anteriormente, la declaración patrimonial de la red ferroviaria ecuatoriana permitió la inversión de recursos y participación de actores públicos y privados, organizados y orientados para promover alternativas de desarrollo local. El ferrocarril, convertido en atractivo turístico patrimonial, generó nuevas dinámicas de desarrollo local, ofreciendo nuevas oportunidades para las poblaciones cercanas a la vía férrea.

Con base en la Teoría Actor-Red de Latour (2008), la red ferroviaria representa un actor que se ha mantenido en el territorio, cuyas actuaciones han estado activas con diferentes intensidades desde su construcción, participando en la diferentes etapas de la historia ecuatoriana, siendo parte de la memoria e identidad nacional, ensamblando redes y activando nuevos actores.

Su rehabilitación ha ofrecido nuevas dinámicas de relacionamiento entre los diferentes actores que participan en el territorio; activando nuevos participantes en las dinámicas sociales y promoviendo la participación de actores públicos y privados. Poblaciones que no habían tenido opciones para mejorar su calidad de vida, lograron crear sus propios emprendimientos productivos y generar fuentes de ingresos alternativas, a través de los atractivos turísticos ferroviarios. Como resultado del agenciamiento de la red ferroviaria y sus maneras de figuración (Latour, 2008), las poblaciones se convierten en actores de las redes de desarrollo económico local.

Los diferentes actores humanos y no-humanos que se encuentran activos en el territorio, a partir de la rehabilitación del ferrocarril, han transformado las dinámicas de relacionamiento y la visión del territorio. Las poblaciones que han logrado articularse y generar sus emprendimientos productivos son indicadores de los cambios en las dinámicas sociales y las diferentes transformaciones que ha surgido en el territorio.

6. BIBLIOGRAFIA

- Alonso, A. D., O'Neill, M. A., Kim, K. (2010): "In search of authenticity: A case examination of the transformation of Alabama's Langdale Cotton Mill into an industrial heritage tourism attraction". *Journal of Heritage Tourism*, 5 (1), 33–48.
- Bhati, A., Pryce, J., Chaiechi, T. (2014): "Industrial railway heritage trains: the evolution of a heritage tourism genre and its attributes". *Journal of Heritage Tourism*, 9 (2), 114–133.
- Brito-Henriques, E. (2003): *Cultura e Território, das Políticas às Intervenções. Estudo geográfico do património histórico-arquitectónico e da sua salvaguarda*. Tesis de Doctoramiento en Geografía Humana. Facultad de Letras. Universidad de Lisboa. Portugal.
- Canclini, N. G. (1999): "Los usos sociales del patrimonio cultural". AAVV. IAPH CUADERNOS. Patrimonio Etnológico, nuevas perspectivas de estudio. Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.
- Carrera Sánchez, J. E. (2012). *Incidencia de la Rehabilitación del Ferrocarril del Ecuador en el Desarrollo Local de las Comunidades atravesadas por la vía férrea* (Doctoral dissertation, Quito; 2012).
- Castillo, J. J. (2011): "The memory of work and the future of industrial heritage: New issues five years later". *Forum: Qualitative Social Research*, 12 (3). (Recuperado de <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs110333>).

- Castro, B. (2006): El ferrocarril ecuatoriano. Historia de la Unidad de un Pueblo. Quito. Banco Central del Ecuador.
- Clark, K. (2004): La obra redentora: el ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930. Quito, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.
- Farías, I. (2011): "Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad". *Athenea digital*, 11(1), 15-40.
- Ferrocarriles del Ecuador – EP. (2009): Plan Maestro del Ferrocarril Turístico Patrimonial del Ecuador (MPFTPE). Quito, Autor.
- Ferrocarriles del Ecuador - EP. (2010): Rendición de Cuentas 2009. Quito, Autor.
- Ferrocarriles del Ecuador - EP. (2013): El Tren de las Oportunidades. Quito, Autor.
- Ferrocarriles del Ecuador - EP. (2015): Rendición de Cuentas 2014. Quito, Autor.
- FONSAL. (2008): El Camino de Fierro: Cien años de la llegada del ferrocarril a Quito. Quito. Trama.
- Graham, B., Ashworth, G. J., Tunbridge, J. E. (2000): *A geography of heritage: Power, Culture, and Economy*. Londres, Arnold.
- Henderson, J. (2002): "Heritage attractions and tourism development in Asia: a comparative study of Hong Kong and Singapore". *International Journal of Tourism Research*, 4(5), 337-344.
- Henderson, J. (2011): "Railways as heritage attractions: Singapore's Tanjong Pagar station". *Journal of Heritage Tourism*, 6(1), 73-79.
- Johnson, N. (2009): "Heritage". En Gregory, D. et al. (eds.): *The Dictionary of Human Geography*. West Sussex, Wiley-Blackwell, 327-328.
- Latour, Bruno (1999): "On recalling ANT". En John Law y John Hassard (Eds.) *Actor network theory and after* (pp. 15-25). Oxford: Blackwell.
- Latour, B. (2008): *Reensamblar lo social – Una introducción a la teoría del actor-red*. Manantial. Buenos Aires, Manantial.
- Lowenthal, D. (1998): *The heritage crusade and the spoils of history*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Luna, S. M. (2012): "La antropología, el arte y la vida de las cosas. Una aproximación desde Art and Agency de Alfred Gell". *AIBR: Revista de Antropología Iberoamericana*, 7(2), 171-196.
- Madden, M., & Shipley, R. (2012): "An analysis of the literature at the nexus of heritage, tourism, and local economic development". *Journal of Heritage Tourism*, 7(2), 103-112.
- McDowell, S. (2008): "Heritage, memory and identity". En Graham, B. & Howard, P. (eds.): *The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*. Aldershot, Ashgate, 37-54.
- Robinson, M., & Smith, M. (2006): "Politics, power and play: the shifting contexts of cultural tourism". En Smith, M. & Robinson, M. (eds.) *Cultural Tourism in a Changing World. Politics, Participation and (Re)presentation*. Clevedon, Channel View Publications, 1-18.
- Senplades. (2013): *Empresas públicas y planificación: su rol en la transformación social y productiva*. Quito, El Telégrafo.
- Xie, P. F. (2006): "Developing industrial heritage tourism: A case study of the proposed Jeep museum in Toledo, Ohio". *Tourism Management*, 27(6), 1321-1330.
- <http://redatam.inec.gob.ec/cgi-bin/RpWebEngine.exe/PortalAction?BASE=CENEC>
- <http://sni.gob.ec/proyecciones-y-estudios-demograficos>
- <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/chimborazo.pdf>
- <http://www.telegrafo.com.ec/politica/item/el-proyecto-del-ferrocarril-fomenta-emprendimientos-a-lo-largo-de-15-rutas.html>