

001. EL TREN DE LA DULZURA Y SU RUTA GASTRONÓMICA, APOORTE PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO

Autor:

Msc. Fernando Cevallos Ruales

fcevallos@ecotec.edu.ec

Universidad Ecotec

INTRODUCCIÓN

Hablar del tren de Ecuador es considerar a la historia de una de las obras de ingeniería la más grande de su época. El artículo presenta una visión general de la ruta de la dulzura, recorrido que es considerado un producto turístico en la zona costera de la provincia del Guayas, que comprende los cantones de Durán, Yaguachi, Milagro, Naranjito, Bucay, operado por la empresa de ferrocarriles del estado.

En el recorrido de 88 km que tiene una duración de 4 horas de ida, en su entorno se puede observar gran cantidad de aves típicas de la zona, así como los extensos cultivos de cacao, banano, caña de azúcar, arroz entre otros.

La enorme variedad de platos tradicionales, típicos y ancestrales usando materias primas propias de la zona será uno de los principales argumentos para en primer lugar rescatar todas y cada una de las recetas que de a poco se están perdiendo, y promover el consumo de éstos platos a lo largo de la ruta, además de una semblanza de la historia que tiene la construcción el ferrocarril denominado “el ferrocarril más difícil del mundo”

La metodología usada en el trabajo fue a través de fuentes de información directas como son encuestas a los pobladores de los cantones anteriormente descritos, uso de fuentes bibliográficas que posibilitaron la confirmación de que en la ruta de la dulzura se encuentra un enorme potencial gastronómico que debe ser usado como aliado del tren para darle sostenibilidad al producto turístico el tren de la dulzura.

Se busca que éste producto turístico con los atractivos naturales y culturales que posee, tenga la sostenibilidad y que el mismo por sus características y expectativas busca no solo satisfacer las necesidades de los turistas, sino será una herramienta para el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades y cantones por donde transita el ferrocarril.

ABSTRACT

To speak of the train of Ecuador is to consider the history of one of the engineering works the greatest of its time. The article presents an overview of the route of sweetness, a tour that is considered a tourist product in the coastal area of the province of Guayas, which includes the cantons of Durán, Yaguachi, Milagro, Naranjito, Bucay, operated by the company state railways.

In the route of 88 km that lasts approximately 4 hours, in its surroundings you can see a lot of typical birds of the area, as well as the extensive crops of cocoa, banana, sugar cane, rice and others.

The enormous variety of traditional, typical and ancestral dishes using raw materials from the area will be one of the main arguments to firstly rescue each and every one of the recipes that are slowly being lost, and promote the consumption of these dishes along the route, in addition to a semblance of the history that the construction has the railway called "the most difficult railroad in the world"

The methodology used in the work was through direct sources of information such as surveys of the inhabitants of the cantons described above, use of bibliographical sources that made it possible to confirm that the route of sweetness is a huge gastronomic potential that should be used as an ally of the train to give sustainability to the tourist product the train of sweetness.

It is sought that this tourist product with the natural and cultural attractions that it has, has sustainability and that the same by its characteristics and expectations seeks not only to satisfy the needs of tourists, but it will be a tool for the improvement of the quality of life of the communities and cantons through which the railroad transits.

Palabras clave

Ferrocarril, ruta, gastronomía, tren, platos típicos

Key works

Railway, route, gastronomy, train, typical dishes

HISTORIA DEL FERROCARRIL

Los inicios de la construcción de la obra considerada por el Ingeniero norteamericano Sighald Muller como el proyecto "el ferrocarril más difícil del mundo" debido a los obstáculos geográficos, ya que por allá en los años 1860 luego que su precursor e ideólogo el entonces presidente provisional Gabriel García Moreno, quién presenta un ambicioso programa de obras entre las que se encontraba su "sueño el unir la costa con la sierra" (García Idrobo, 2009).

García Moreno consiguió un Decreto de la Convención Nacional de esa fecha 1861 en la que le autorizan al gobierno la contratación de obras en forma directa a empresarios nacionales o extranjeros la puesta en marcha del proyecto, éste evento es singular e histórico al tratarse del ferrocarril ya que permitió el unir a Guayaquil con la ciudad de Quito.

"Art.1 Se autoriza al Poder Ejecutivo para que celebre contratos con empresarios nacionales o extranjeros, en que se estipule la construcción de ferrocarriles o caminos de ruedas desde Babahoyo u otro punto de la costa hasta Quito, desde Pailón hasta Ibarra; desde el Naranja hasta Cuenca y desde Santa Rosa hasta Zaruma.

Art 2 Que para llevar a cabo tan útiles empresas disponga de los fondos públicos, de las tierras baldías que no hayan sido hipotecadas a otros pagos y de los demás bienes nacionales.

Art. 3 Que haga conocer esta autorización en América y Europa por medio de la prensa y otros órganos de publicidad.

Art.4 El poder Ejecutivo queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Dado en Quito, Capital del Ecuador, el 23 de abril de 1861” (Decretos, 1861).

stiones del Dr. Antonio Flores en Estados Unidos no logran su objetivo de interesar a capitalistas a invertir en el ferrocarril, los recursos con los que contaba el estado en ese entonces alcanza los 2'195.000 pesos y el costo del tren hasta Chimbo estaba en aproximadamente 1'200.000 en 1873 el estado logra conseguir un préstamo de £80.000; con el propósito que se compren locomotoras y rieles, Mac Clellan en su viaje a Londres adquiere 3000 toneladas de rieles y el Gobierno había solicitado al Gobernador del Guayas que compre seis docenas de palas, pero solo pudo conseguir cuatro.

En 1873 se abre una licitación para la entrega de 120.000 durmientes de guayacán y otras maderas incorruptibles llegando a un acuerdo con el Sr. Blas de la Torre en la que se determina que entregaría los durmientes en el sitio a razón de seis reales cada uno, los Señores Valdés, Marcelino Maridueña, y Lorenzo de Garaicoa propietarios de terrenos por donde iba a pasar la línea férrea donan gran cantidad de durmientes y madera para la construcción de la primera estación junto al río la misma que sirvió como bodegas y taller mecánico.

Con la llegada de las dos primeras locomotoras el Ing. Curtis procede a nombrarlas como “García Moreno” y “José Javier Eguiguren” hecho que molesto al Presidente y pidió que se las bautice con los nombres de “Quito” y “Guayaquil”;

Gráfico N° 1 Foto de la primera locomotora al Ecuador 1873



RESTOS DE LA PRIMERA LOCOMOTORA LLEGADA AL ECUADOR EN 1873

Fuente: Historia del ferrocarril del sur 1933 Elaboración Propia

Cuando entra en funcionamiento parte del tramo entre Yaguachi y Milagro mayo de 1874 el ingreso por fletes y transporte asciende a la suma de 358 pesos; el 27 de enero del 1875, el Presidente García Moreno expidió el primer reglamento de tráfico y fue entonces cuando a la vía férrea se la comienza a denominar "Ferrocarril del Sur"; en el documento sancionaba e imponía penas de prisión y multas a las personas que por una u otra causa dañaran o causen desperfectos en las rieles o máquinas del tren. (García Idrobo, 2009)

El 6 de agosto de 1875 cuando el presidente Moreno en su mensaje al congreso en el documento ensangrentado que se le encuentra entre sus pertenencias y con referencia al ferrocarril manifiesta:

"Terminada la carretera de Quito a Sibambe, que mide 273 Km. 8 hectómetros y 101 puentes, 130 acueductos se construye una vía férrea de Sibambe hasta tocar las playas del Guayas y su ejecución se regula en 120.000 libras esterlinas. "Está funcionando el Ferrocarril en la extensión de 9 leguas y tenemos rieles para 30 km más" (Crespo Ordoñez, 1933).

LO POSTERIOR A GARCIA MORENO.

Gobierno de Antonio Borrero. 1875- 1876. Tras la muerte del Presidente Moreno por parte de Faustino Rayo, asume la presidencia el Dr. Antonio Borrero su gestión administrativa que dura poco tiempo no descuida la obra del ferrocarril, al contrario, tiene una idea el ampliar la cobertura del tren y unir Sibambe – Cuenca y usa los fondos de la carretera de naranjal que estaba suspendida. (García Idrobo, El ferrocarril más difícil del mundo, 2008)

Gobierno del Gral. Ignacio de Veintimilla 1876 -1883 tras el golpe de estado asume la presidencia su gobierno tiene una duración de siete años período en el cuál el ferrocarril casi se paraliza a pesar de los ingresos que de éste se obtenía para ese año los fletes y pasajes alcanzaron los 15.923 pesos, entre 1878 y 1879 solo se avanza 5 km. Se construye las estaciones de "Santa Rosa" y "Barragantal" y la Y para el cambio y cruzamiento de rieles. En 1880 se construye el puente sobre el río Chimbo, además pide que se le instale el telégrafo entre Quito y Guayaquil en el despacho de la Presidencia, así como en el despacho de sus ministros. (García Idrobo, El ferrocarril más difícil del mundo, 2008)

Gobierno de Plácido Caamaño 1884 – 1888 en éste período se consolida la democracia en el país al ser nombrado por el Congreso Caamaño, quien a su vez contrata al Ingeniero inglés Marco Jameston Kelly, quien pasa a la administración del ferrocarril, en una parte de su contrato él podía por el espacio de 12 años explotar la sal en todo el país, a cambio se compromete a tender la línea en 82 kilómetros, además de extender una línea que una desde Yaguachi – Duran con una extensión de 21 kilómetros, estos trabajos se inician en Duran el 8 de diciembre de 1887 y colocándose el último ramal el 25 de noviembre de 1888. En esa fecha cruzan por el puente del río Chimbo las cuatro locomotoras "Quito", "Guayaquil", "Cuenca" y la "Mascota". (Gartelmann, 2008)

Gobierno de Antonio Flores 1888 – 1892 en su estancia como gobernante se puede destacar el avance de la obra en 37 kilómetros, si bien es cierto el avance fue muy

lento debido a una serie de problemas de carácter económicos, inversionistas ingleses y franceses con quienes Kelly logró formar la “Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas”, con quienes gestiona la construcción del tren desde Salinas (García Idrobo, El ferrocarril más difícil del mundo, 2008)

Gobierno de Luis Cordero 1892 – 1895 uno de los mayores problemas que enfrentó Cordero fue la bancarrota de la Compañía de Obras Públicas administrada por Kelly; ante éste hecho pide al congreso que le autoricen continuar con la obra y se expide la Ley de agosto 6 de 1892 en la que autorizan al ejecutivo contratar un Ingeniero y la asignación de fondos por la venta de la sal y el gravamen a la tagua. (Crespo Ordoñez, 1933)

Gobierno del General Eloy Alfaro 1895 – 1901 después de que estalla la revolución en Guayaquil el 5 de junio de 1895; los triunfos en Gatazo y Chimbo elevan al caudillo como primer mandatario quien propone un cambio en la política económica del país; su ideal más profuso fue el llevar el tren hasta Quito a cualquier costo y toda su energía lo encaminó hacia el logro de esa meta impuesta, uno de los detalles que Alfaro solicitó fue que le presenten un informe del estado en el que se hallaba el tren para éste propósito delega a Juan Sánchez quien informa al nuevo ministro de Obras públicas Lizardo García *“que la línea mide 69 km en buen estado; que funcionan 4 locomotoras de las cuales 2 están en malas condiciones; que el material rodante se compone de tres coches de primera para pasajeros, 5 de segunda, 9 carros de carga, 4 para ganado y 15 plataformas; que el taller mecánico de Yaguachi tiene lo más o menos necesario para reparaciones y que con un programa de mejoras que presentaba el mismo ascendía a \$ 157.000”* (Crespo Ordoñez, 1933)

Los contratistas Mac Donald & Co. Trajeron 2000 jamaicanos para los trabajos de terraplenes, pues la falta de jornaleros constituyó la principal causa del fracaso de los otros empresarios, dividió el grupo en forma escalonada desde Chimbo a Guamote, los inviernos de 1900 borro por completo más de 10 km de terraplenes ejecutados, esto hizo pensar a Harman en hacer otra ruta, envía una carta al Presidente en la que menciona *“Paso por la pena de informarle que la construcción de la línea del ferrocarril entre Chimbo y Sibambe los Ingenieros de la compañía han tropezado con dificultades las cuales aun cuando del todo imprevistas; están poniendo en duda la practicabilidad de la construcción de un ferrocarril permanente, con una gradiente de 4% compensada, en la sección montañosa, la referida sección se encuentra a una altura considerable sobre el valle con pendientes muy profundas entre los 45 y 60 grados, los ingenieros han hecho un estudio para usar el margen del río chanchan para evitar los derrumbes de la zona. Si usted autoriza el cambio de la ruta esto ocasionara pérdida de algunos miles a la empresa pero se aviene a ella con el fin de garantizar por considerarla mejor”* (García Idrobo, El ferrocarril mas difícil del mundo, 2009).

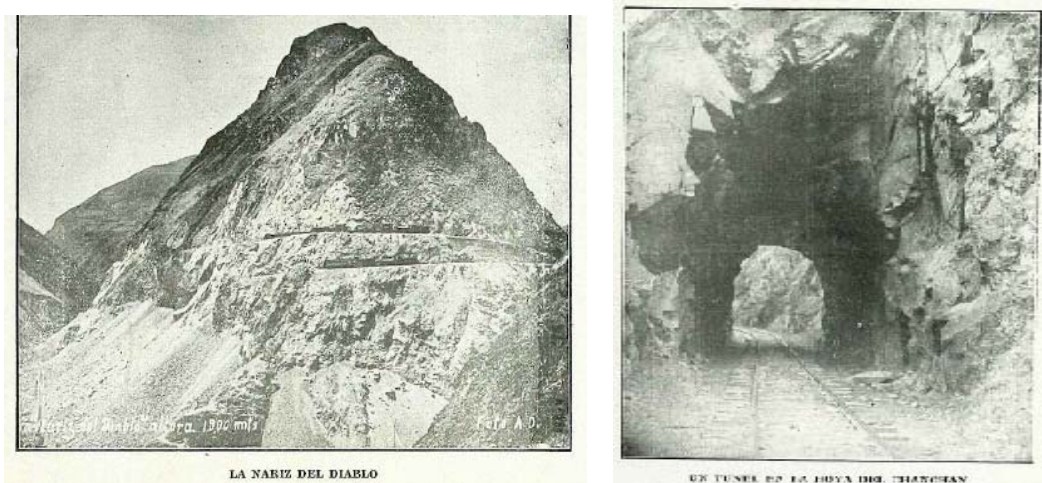
Alfaro pide autorización a la asamblea para que se haga el estudio de la nueva ruta, estudios que arrojan que la nueva ruta es viable entre Chanchan y Huigra hasta el punto más alto Tixán hasta la salida a la zona de Guamote. Fueron 5 razones que motivar el cambio de ruta 1.- Se evitó los peligrosos derrumbes de la zona. 2.- Se evitan los puentes elevados 3.- El valle está relativamente seco durante el año 4.- Se

evitan las curvas usando las del propio río. 5.- El ferrocarril ya en funcionamiento permitirá un fácil mantenimiento.

Con estos cambios Alfaro deja su gobierno en agosto de 1901 dejando tres grandes divisiones la reconstrucción de la línea Durán Chimbo. La construcción de Chimbo a Guamote y los estudios y trazados de Guamote a Quito. (Crespo Ordoñez, 1933).

Gobierno de Leónidas Plaza 1901 – 1905 su gobierno transcurre en un clima de tranquilidad se preocupa por el cumplimiento del contrato ferrocarrilero de 1897, Plaza enfrenta a uno de los problemas más graves de la construcción de la línea férrea, los contratistas de terraplenes J.G. Donad Co. Se enfrentaron con un reto mayúsculo las rocas de la “nariz del diablo” término que se le dio al monte Pistishi, a la obra de ingeniería por su complejidad, motivo la denominación del “Tren más difícil del mundo” lugar en la que la compañía tenía que recibir S// 10.000 en bonos por milla de trabajo, cuando en la realidad se gastó 1'000.000 de sucres hecho que le llevó al quiebre económico de la compañía, cosa similar sucedió con las compañías que estaban a cargo de los puentes de Alausí y de la hoya del Chanchán, hacen que nuevamente se paralice su construcción.

Gráfico N°2 - 3 Monte Pistishi “Nariz del diablo” y túnel del Chanchán



Fuente: Historia del ferrocarril del sur 1933 Elaboración Propia

A pesar de los problemas económicos en éste período presidencial fueron inauguradas las siguientes estaciones de servicio:

- Huigra mayo 2 1902
- Simbambe agosto 4 1902
- Alausí septiembre 7 1902
- Guamote junio 5 1903
- Riobamba julio 24 1905

Concluye su mandato dejando sumido a la empresa de ferrocarriles en un enfrentamiento legal entre el estado y los acreedores de las deudas contraídas; no sin

antes hacer algunas modificaciones al contrato que tenía Harman con el estado. (Gartelmann, 2008)

Gobierno del Eloy Alfaro 1906 – 1911 segunda administración con el país sumido en la turbulencia política, el ferrocarril seguía caminando a pasos lentos, Harman logra vencer los obstáculos en el sector denominado la “oreja del diablo” así la primera locomotora logra llegar a Mocha a mediados de 1906; en 1907 Ambato se viste de luces y se escucha el pito por primera vez en esa ciudad; a fines de año se había avanzado hasta Latacunga, a pesar que el contrato decía que debía para ese año estar el tren en Quito. (Fonsal, 2008)

El 25 de junio de 1908 día de júbilo patriótico como lo llamó Alfaro el valle del Pichincha rompía el silencio con la llegada del tren hacia su destino final Quito, Harman con sus cuadrillas completaban la colocación de los rieles hasta Chimbacalle, para la colocación del último clavo en los durmientes del tren éste fue de oro y lo colocó la hija del Presidente, en la mañana del 25 de junio queda grabado en la historia como la conclusión de la obra más grande que hizo el país, el sueño de Gabriel García Moreno y Eloy Alfaro el unir la costa con la sierra había terminado.

REHABILITACIÓN DEL TREN

El tren es considerado como una leyenda sus episodios narrados por propios y extraños hacen que la historia sea considerada como increíble, desde su nacimiento construcción y puesta en marcha hasta su finalización tuvieron que pasar muchos acontecimientos muerte de personas, bancarrotas de compañías, en él se han transportado personas, animales, materiales de construcción, combustibles, productos de la costa y la sierra, armas, municiones, y muchas cosas más, las malas administraciones y la poca rentabilidad del tren hizo que ésta empresa de a poco se suma en el abandono y deje operar.

Pasaron 40 años que el tren paralizó su operación por falta de recursos e inversión, en el año 2008 el presidente Rafael Correa en un discurso en una de sus sabatinas se pronunció sobre el tema e indico que el tren sueño de Alfaro lo rehabilitaba *“Un mes y medio después de que el Presidente se comprometió a rehabilitar el ferrocarril en 430 días (14 meses), para el centenario de su creación, el 11 de mayo del 2007 se presentó el Diagnóstico y Proyecto de Rehabilitación del Sistema Nacional Ferroviario, que indicaba que “un mínimo razonable para la rehabilitación del tramo Durán-Quito sería de 24 meses”. “La persona que indicó eso (rehabilitar el tren para sus 100 años de creación) tenía poco conocimiento técnico de los problemas de la ruta Quito-Durán”, dice Fausto Montalvo, gerente general (e) de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador (EFE). (El Universo, 2008)*

En abril del 2008 el gobierno inicia el proceso de rehabilitación abarcando diferentes frentes de acción, en ese año el (INPC) Instituto Nacional de Patrimonio Cultural lo declara como **“Patrimonio Cultural del Estado a la Red Ferroviaria del Ecuador”** **“Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”** (Cuentas, 2017)

La Empresa Pública Ferrocarriles del Estado (FEEP) se constituye por Decreto Ejecutivo N° 313 de 26 de abril de 2010 recibiendo los activos y propiedades de la antigua (EFE) Empresa de Ferrocarriles del Estado.

El tren y su asociación con la Gastronomía

En la historia de la humanidad los viajes de pasajeros ha sido uno de los principales negocios, se puede citar a Thomas Cook quién organiza uno de los primeros viajes organizados.

Alrededor del mundo podemos observar un sinnúmero de ejemplos de la relación del tren con la gastronomía como el caso del Golden Eagle que es una versión de lujo en un viaje entre Moscú y Vladivostok en un tour que demora dos semanas.

En Italia se dispone de otro ejemplo el Venecia Simplon Orient Express tren que une a Londres con Venecia

En la gran Bretaña en los años 50 el famoso “Talylyn de Gales se convierte en el primer ferrocarril turístico

La gastronomía está intrínseca en cualquier viaje turístico, pues es una necesidad vital para el hombre alimentarse. La gastronomía se consolida así, como un elemento clave para diversificar la oferta turística y estimular el desarrollo económico local, regional y nacional con valores de sostenibilidad basados en el territorio, el paisaje, el mar, los productos locales y la autenticidad; todos ellos en consonancia con las actuales tendencias de consumo cultural (Hinojosa, 2012).

El turismo gastronómico es una modalidad que ha ido creciendo de forma paulatina, llegando a convertirse en uno de los más dinámicos y creativos del sector, son muchos los emprendimientos que brindan sus productos y/o servicios al turismo, y otros tantos, se preparan en este sentido. (Jimenez Adadel, 2015)

Es conocido que la alimentación puede ser analizada desde varias perspectivas, por un lado, “cumple con una función biológica al suministrar al cuerpo las sustancias indispensables para su subsistencia” (Licata, 2013), también es visualizada como un “proceso voluntario, consciente y educable” (Martínez & Villezca, 2005). Desde el contexto cultural, “la alimentación es un factor de diferenciación cultural que permite a todos los integrantes de una cultura, sin importar su identidad” (Gonzalez, 2014).

Como afirma (Jimenez Adadel, 2015)“La gastronomía se consolida como elemento clave para diversificar la oferta turística y estimular el desarrollo económico local con valores de sostenibilidad, basados en el territorio, el paisaje, los productos locales y la autenticidad, todos ellos en consonancia con las actuales tendencias de consumo cultural”. (GAD, 2018)

Países como Italia, Francia y España se caracterizan por tener una oferta gastronómica altamente demandada, ya que la han potencializado de tal manera, que se ha convertido en una prioridad para el viajero degustar los platos típicos de sus diferentes regiones. (Hinojosa, 2012). En América Latina se destacan, por su oferta gastronómica, Perú, Chile y Argentina. Ecuador se proyecta por el desarrollo de este segmento, pero aún falta para llegar a convertir a la gastronomía como centro de atención del turista.

Algo muy significativo para Ecuador es que se consolida como destino, muestra de lo anterior, son los recientes premios otorgados por la World Travel Awards, que galardonan a lo mejor en materia turística alrededor del mundo en ocho categorías, entre los que se encuentran: reconocimiento de Destino verde de Sudamérica; Quito, como Destino Líder de Sudamérica; Guayaquil, Líder de Viajes de negocios en Sudamérica; Tren Crucero del Ecuador fue el Tren de Lujo Líder de América del Sur entre otros (Guayas, 2017)

SITUACIÓN TURÍSTICA ACTUAL.

La FEEP, en la actualidad dispone de la siguiente flota 10 locomotoras de Electrodiesel, 9 locomotoras a vapor, 9 autoferros, 36 coches modernos entre climatizados y de madera, 3 furgones de energía, 4 talleres Quito, Durán, Ibarra y Riobamba, 503 km. De vía férrea. (Cuentas, 2017).

Entre los productos que dispone la empresa se encuentran Tren de la Libertad I y II; Tren de los Volcanes I, II y III, nariz del diablo, Tren del Hielo I y II, Tren de la dulzura estándar, y tren de la dulzura plus, Tren de la Haciendas; Tren de las maravillas, Tren del cacao, Tren Crucero y Crucero Gold, según los datos que se arrojan del informe de rendición de cuentas en números se tiene los siguientes:

Tabla N° 1 Turistas Transportados

PRODUCTO	Turistas	Porcentaje
Expediciones	114.466	99,09%
Crucero	1.047	0,91%
TOTAL	115.513	100%

Fuente: Rendición de Cuentas 2017 Elaboración Propia

En la tabla se desprende que los principales productos son las expediciones con el 99.09% y el tren crucero apenas tiene el 0.91% de uso, que será motivo de análisis posterior.

En el 2017 la Universidad Ecotec procede a realizar una investigación a través de la Facultad de Marketing y Comunicación sobre el perfil del turista Guayaquileño, el estudio para fortalecer el trabajo que tiene la FEEP y poder apoyar y darle sostenibilidad al producto Tren de la dulzura, Ruta Durán-Yaguachi-San Rafael-Naranjito-Durán, Tren de la Dulzura Plus, en el mes de mayo se suspende el servicio hasta Bucay por rehabilitación de la vía.

El estudio de mercado se lo realiza en las ciudades de Guayaquil y Samborondon con el objetivo de identificar el perfil del turista que usa el ferrocarril en especial con la ruta de la dulzura; se determina una población

Tabla N° 2 Población considerada para el análisis

Ciudad	Población
Guayaquil	3'500.000
Samborondon	100.000
Total	3'600.00

Fuente: Estudio de campo 2018 elaboración propia

Aplicando la fórmula para el cálculo de la muestra se obtiene los siguientes resultados

$$n = \frac{Z^2 PQN}{e^2(N - 1) + Z^2PQ}$$

n= Tamaño de la muestra
 Z= Nivel de confianza (1.96)
 P= Probabilidad a Favor (0.5)
 Q= Probabilidad de Fracaso (0.5)
 N= Universo
 e= error de estimación (2%).

Realizado el cálculo correspondiente el resultado es de 384 personas a ser encuestadas

Se procede a rescatar las preguntas más sobresalientes del estudio de mercado realizado por la Facultad.

Género

Tabla N° 3 Género de los encuestados

Característica	Fi	fi
Masculino	216	52%
Femenino	203	48%
Total	419	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

Se determina que el 52% son del género masculino 216; y las 203 personas corresponden el 48%

El gusta visitar lugares turísticos

Tabla N° 4 El gusta visitar lugares turísticos

Característica	Fi	fi
SI	344	82%
NO	75	18%
Total	419	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

De la información se desprende que el 82% si les gusta visitar lugares turísticos, información que permite destacar que existe un nicho de mercado para un posible producto.

Con que frecuencia visita lugares turísticos

Tabla N° 5 Con qué frecuencia visita lugares turísticos

Característica	Fi	fi
1 y 2 veces al mes	99	29%
1 y 2 veces al año	76	22%
1 y 2 veces cada trimestre	75	22%

1 y 2 veces cada semestre	57	16%
Cada semana	30	9%
Otros	7	2%
TOTAL	344	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

Del cuadro se obtiene que los viajes mensuales y cada semana representan un 38% que permite estimar que el producto tren puede ser sostenible.

Conoce usted trenes del Ecuador

Tabla N° 6 Conoce usted trenes del Ecuador

Característica	Fi	fi
SI	155	45%
NO	189	55%
Total	419	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

En este cuadro se demuestra que el 55% de los encuestados desconoce que exista una empresa de ferrocarriles y solo el 45% Si la conoce.

Ha viajado en trenes del Ecuador

Tabla N° 6 Ha viajado en trenes del Ecuador

Característica	Fi	fi
SI	66	19%
NO	278	81%
Total	419	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

¿Qué ruta visitó usted?

Tabla N° 6 ¿Qué ruta visitó usted?

Característica	Fi	fi
Nariz del Diablo	18	27%
Tren de la Dulzura	11	17%
Tren del Cacao	9	14%
Tren de los Volcanes III (Ambato Mocha)	8	12%
Tren de los Volcanes I (Quito Machachi)	7	11%
Tren de los Volcanes II (Ambato Boliche)	5	7%
Tren de la Libertad I (Ibarra)	4	6%
Tren de la Libertad II (Otavalo)	4	6%
Total	66	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

En el cuadro se desprende que el tren de la dulzura es una de las rutas muy poco frecuentadas por los turistas de Guayaquil que representan el 17%.

LA RUTA DE LA DULZURA

La ruta de la dulzura es el trayecto que une a cinco cantones del Guayas, Durán, Yaguachi, Milagro Naranjito y Bucay en un recorrido de aproximadamente 4 horas de viaje; sus características particulares hacen que esta ruta se contemple un sinnúmero de atractivos naturales y culturales, al partir de Durán vienen a la mente los acontecimientos históricos de su nacimiento y la colocación del primer durmiente, en la salida hacia Bucay despide la locomotora a vapor la número once, una de las más antiguas, a la que ingresó en un proceso de restauración.

De inmediato viene el aroma del campo sus arrozales, plantaciones de banano, cacao y algunos cultivos de café hace que ese sector sea uno de los que abre la puerta a una experiencia inigualable, el encuentro entre lo histórico de las pocas edificaciones que se observa que datan desde los inicios del tren, al pasar por los durmientes los habitantes que se encuentran radicados a lo largo de la vía con el pasar del tren levantan sus manos en señal de bienvenida y los niños corren junto al tren tratando de ganar en su carrera. Los aromas a campo hacen que esa tierra tenga los mejores productos de la zona para la preparación de platos típicos y tradicionales.

Al llegar a su primera parada en el Cantón Yaguachi la estación da la bienvenida con un desayuno típico de la zona, un delicioso café con los tradicionales bolones de queso y chicharrón, muchines de yuca, tortillas de verde, seco de pato, fritada, bollo de pescado o pollo, tortilla de choclo, humitas, caldo de salchicha y uno de los dulces únicos de la zona el cake de reyes o también llamado “dulce de los reyes”¹ (EL UNIVERSO, 2003).

En Yaguachi parada obligatoria para la visita a la catedral de su patrono San Jacinto lugar muy visitado por propios y extraños, Yaguachi forma parte de la ruta de la Fe que conforman los cantones Guayaquil, Durán, Nobol, Daule y Yaguachi (Guayas, 2017) Santo al que se le atribuyen una infinidad de milagros las festividades en honor al Santo inician al uno de agosto y concluyen el 31, al cantón acuden turistas de todas partes para visitar al Santo y para degustar los deliciosos platos de la gastronomía del sector.

Siguiendo por la ruta de la dulzura se alcanza al cantón Milagro en su arribo se observa enormes plantaciones de caña de azúcar en el sitio se ingresa a una de las primeras empresas azucareras de la zona la Compañía Azucarera Valdez empresa que inicia su operación en 1884, en sus cercanías se observa la primera ciudadela de Milagro llamada por su nombre Valdez en la que habitaban todos los ingenieros que dieron vida a ésta empresa. En éste cantón agrícola por excelencia también llamado la “tierra de las piñas” se encuentran cultivos de piñas, frutas, y enormes viveros para el cultivo de plantas ornamentales.

En su gastronomía se pueden destacar los siguientes platos Arroz con menestra y carne asada, seco de carne, seco de chivo, caldo de salchicha, hornado, fritada,

¹ Casa de los Reyes lugar que desde hace 40 años preparan dulces de la zona

yapingacho, tortillas de verde, muchines, empanadas de maíz, ceviches. Que hacen que el turista que visita la zona quede impresionado de su preparación y sabor. Artesanos del sector están haciendo uso de materiales propios de la zona para la elaboración de artesanías.

En la siguiente parada se arriba a la estación de Naranjito nombre que nace por la abundancia de achiotillo, planta que en España se conocía con el nombre de naranjito, lo que motivó que el Crnel. Jacinto de Bejarano, tío de Vicente Rocafuerte bautizará la zona, que comprendía la hacienda, con el nombre de Naranjito, que luego la comunidad costumbrista tradicionalmente ha manteniendo hasta la actualidad. (Efemérides, 2017)

La gastronomía de Naranjito es muy variada esto se debe a que en la zona existen lugareños de todas partes del Ecuador y esto ha hecho que sus preparaciones sean únicas se destacan el arroz con camarones, arroz con leche, bollo de pescado, bolón de verde, caldo de salchicha, camarón encocado, cazuela de pescado, empanadas de verde, guatita, muchines de yuca, tortillas de maíz.

Y se parte para la última parada se este recorrido de sabores y especialidades, el Cantón General Antonio Elizalde más conocido como Bucay, se arriba a la estación y es el encuentro con otro ecosistema es la puerta que permite el ingreso a la sierra, zona subtropical del país que cuenta con una infinidad de atractivos naturales para el desarrollo de deportes de aventura como son el rafting, tubing, Canopy, senderismo, espeleología, pesca deportiva, y una de las rutas para los amantes de la adrenalina el ciclismo de montaña, ruta que ha sido reconocida como una de las mejores de Latinoamérica la llamada “rutas de gloria” que forma parte de la competencia ruta Wankavilka (Extra, 2018).

La gastronomía de Bucay es muy diversa por ser un punto de unión entre la costa y la sierra las variedades de platos típicos son casi similares el sabor y presentación la hacen distintivas entre los que más se destacan se encuentran el arroz con camarones, arroz con leche, bollo de pescado, bolón de verde, caldo de salchicha, camarón encocado, cazuela de pescado, empanadas de verde, guatita. La fritada y la chicha resbaladera.

Con el recorrido realizado en la presente investigación se puede destacar que la ruta de la dulzura también está acompañada de una exquisita y variada gastronomía, se procede a realizar un levantamiento de información con el propósito de determinar los gustos y preferencias de los turistas y si existe la necesidad de asociar la ruta gastronómica al tren para poder darle sostenibilidad al tren.

Población Universo

Para determinar la población y muestra de la investigación, se utilizó el método de muestreo probabilístico aleatorio simple al tener una población finita, donde todos los participantes pueden ser escogidos. “En investigación, el muestreo aleatorio simple se utiliza cuando en el conjunto de una población, cualquiera de los sujetos tiene la variable o variables objeto de la medición” (Bernal, Metodología de la Investigación, 2010)

Se definió la población o universo de la investigación según la información proporcionada por la Empresa Pública (EFEP). encargada de la estación de Durán, donde indica que el tráfico de turistas con respecto a los meses Marzo, Abril y Mayo del año 2018, dicha cantidad será utilizada para definir la muestra de la investigación.

Tabla N° 7 Universo de turistas

Mes	Cantidad
Marzo	249 379
Abril	259 197
Mayo	259 123
Promedio	255 899

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

Se aplica la fórmula para determinar la muestra a ser tomada

$$n = \frac{Z^2 PQN}{e^2(N - 1) + Z^2PQ}$$

n= Tamaño de la muestra
 Z= Nivel de confianza (1.96)
 P= Probabilidad a Favor (0.5)
 Q= Probabilidad de Fracaso (0.5)
 N= Universo
 e= error de estimación (2%).

Realizado el cálculo se obtiene un resultado de 384 personas, se procede a segmentar la muestra determinado por el número de tres personas que en promedio viajan en tren. Obteniendo una muestra estratificada de 128 personas.

Tabla N° 8 Género del encuestado

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Masculino	71	55%
Femenino	57	45%
Total	128	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

Se determina que el 55% de los encuestados son del género masculino y el 45% de género femenino por lo que la muestra es homogénea.

Edad del encuestado

Tabla N° 9 Edad del encuestado

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
18-30	37	29%
31-40	44	34%
41-50	35	27%
51 o mas	12	9%
Total	128	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

Se determina que la edad de los investigados se encuentra entre los 18 a 30 años con un 29%; entre 31- 40 el 34%; el tercer grupo entre 41-50 27%; y el cuarto grupo entre 51 o más con el 9% es decir que la muestra se encuentra en la población económicamente activa.

¿Cuál es el motivo del viaje?

Tabla 1. Motivo principal del viaje

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Turismo	66	52%
Descanso	8	6%
Conocer	10	8%
Comida	24	19%
Otro	20	16%
Total	128	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

Se destaca que los principales motivos de viaje se encuentran el Turismo con el 52% y la Gastronomía con el 19% lo que permite concluir que si se puede asociar la ruta de la dulzura con la gastronomía de la zona.

¿Cuándo usted visita la ruta de la dulzura, donde prefiere consumir sus alimentos?

Tabla 21. Lugar de consumo de alimentos.

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Restaurantes	55	43%
Casa familiares	14	11%
Paraderos turísticos	35	27%
Picanterías	24	19%
Total	128	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

El 43% de los encuestados prefiere consumir sus alimentos en restaurantes, otro grupo le interesa ingerirlos en paraderos turísticos con el 27%, se concluye que si se puede asociar al producto tren con la gastronomía.

¿Considera usted que la gastronomía del Cantones visitados en la ruta de la dulzura es?

Tabla 3. Percepción de la gastronomía

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	23	18%
Muy buena	51	40%
Buena	37	29%
Regular	10	8%
Mala	5	4%
Total	126	100%

Fuente: Trabajo de campo Elaboración propia

La percepción que tienen los turistas de la gastronomía de los cantones que conforman la ruta de la dulzura es de excelente 18% muy buena el 40% y buena el 29%, indicadores que coadyuvan a que si existe una asociación entre el tren y la gastronomía.

CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN

- De acuerdo a la información se desprende que el tren es un verdadero baluarte de historia, en la que se han presentado innumerables acontecimientos que hacían en sus inicios prever que el tren era solo un sueño y no una realidad.
- Que el sueño de García Moreno de Alfaro, se pudo llevar a cabo a costa de muchas vidas humanas y de la convicción de muchas personas, que han hecho que hoy sea considerado con la categoría como el tren más difícil del mundo.
- De los estudios realizados por la Facultad de Marketing se observa que muy pocas personas hacen uso del tren como un atractivo turístico.
- Que no existe una asociatividad entre la empresa de ferrocarriles del estado y los prestadores de servicios turísticos en el área de restauración.
- Las variedades de platos típicos de la zona hacen que la ruta de la dulzura pueda ser promocionada como la ruta gastronómica.
- A los turistas encuestados tiene una percepción alta de la variedad de platos ofertados a lo largo de la ruta y que los mismos pueden ser promocionados y consumidos dando un valor agregado al producto tren.

BIBLIOGRAFÍA

- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación* (Tercera ed.). Bogotá: Pearson.
- Crespo Ordoñez, R. (1933). *Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional.
- Cuentas, I. D. (18 de 04 de 2017). *TREN CRUCERO*. Obtenido de TREN CRUCERO: file:///E:/EL%20TREN%20CRUCERO/Informe_Rendicion_de%20cuentas_2017.pdf
- Decretos, A. N. (1861). *DECRETOS ASAMBLEA NACIONAL*. Quito: Archivo Histórico.
- Efemérides. (2017). *Efemérides*. Obtenido de Efemérides: http://www.efemerides.ec/1/nov/can_17.htm
- EL UNIVERSO. (23 de Septiembre de 2003). *EL UNIVERSO*. Obtenido de Dulce de los Reyes, una rica tradición en Yaguachi: <https://www.eluniverso.com/2003/09/23/0001/18/EFA58448CC4D4857B61DF85E03AB6F03.html>
- El Universo. (22 de junio de 2008). *El Universo*. Obtenido de El universo: <https://www.eluniverso.com/2008/06/22/0001/12/A0C81F0006764E429214B6E01388258F.html>
- Extra. (10 de 05 de 2018). *Pedaléate las "rutas de gloria" ecuatorianas*. Obtenido de extra: <https://www.extra.ec/deportes/turismo-ciclismodemontana-deportes-ecuador-ciclismo-FM2169711>
- Fonsal. (2008). *El camino de hierro: cien años de la llegada del ferrocarril a Quito. Fonsal*.
- GAD, B. (2018). *GAD BUCAY*. Obtenido de GAD BUCAY: www.gadbucay.gob.ec
- García Idrobo, G. (2008). *El ferrocarril más difícil del mundo*. Quito: Colección bicentenario Ministerio de Cultura.
- García Idrobo, G. (2009). *El ferrocarril mas difícil del mundo. Procesos*, 13.
- Gartelmann, K. (2008). *Nariz del Diablo y Monstruo negro. Trama Ediciones*.
- Gonzalez, S. (2014). *El papel de las Estrellas Michelin en el Turismo Gastronómico. Episteme*.
- Guayas. (09 de 2017). *Prefectura del Guayas*. Obtenido de Ruta de la Fe: <http://www.guayas.gob.ec/turismo/rutas-turisticas/ruta-de-la-fe>
- Hinojosa, V. (2012). *El turismo gastronómico, oportunidad para revitalizar y diversificar la oferta*. Obtenido de [/www.hosteltur.com/121860_turismo-gastronomico-oportunidad-revitalizar-diversificar-oferta.html](http://www.hosteltur.com/121860_turismo-gastronomico-oportunidad-revitalizar-diversificar-oferta.html): [/www.hosteltur.com/121860_turismo-gastronomico-oportunidad-revitalizar-diversificar-oferta.html](http://www.hosteltur.com/121860_turismo-gastronomico-oportunidad-revitalizar-diversificar-oferta.html)
- Jimenez Adadel. (2015). *Turismo gastronómico para el desarrollo local*. Obtenido de <http://amanecemetropolis.net/turismo-gastronomico-desarrollo-local/>
- Villezcás Martínez &. (2005). *Calidad del servicio y satisfacción al cliente*. En Martínez & Villezcás, *Calidad del servicio y satisfacción al cliente*. Barcelona: SINTESIS.