

PARA GRADOS ACADÉMICOS DE INGENIEROS (TERCER NIVEL)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

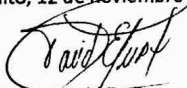
DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN

Yo, **CHRISTIAN DAVID ESPINOSA MOSCOSO** C.I. **1717930596** autor del trabajo de graduación intitulado: **ANÁLISIS DE LA GUIANZA TURÍSTICA DE FERROCARRILES DEL ECUADOR EN LA RUTA "TREN DE LOS VOLCANES" PARA EL DISEÑO DE UN GUIÓN BASE**, previa a la obtención del grado académico de **INGENIERO EN ECOTURISMO Y GUÍA DE TURISMO NACIONAL** en la Facultad de **Ciencias Humanas**:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Quito, 12 de noviembre de 2015



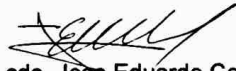
Christian David Espinosa Moscoso  
C.I. 1717930596

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS**

**ESCUELA DE HOTELERÍA Y TURISMO**

Yo, Lcdo. Jose Eduardo Cordova, director de esta disertación, certifico que el Sr. Christian David Espinosa Moscoso, ha realizado con mi dirección este trabajo titulado **ANÁLISIS DE LA GUIANZA TURÍSTICA DE FERROCARRILES DEL ECUADOR EN LA RUTA "TREN DE LOS VOLCANES" PARA EL DISEÑO DE UN GUIÓN BASE**, de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Grados de la PUCE. Autorizo la presentación del informe debidamente revisado y encuadernado para la calificación respectiva.



Lcdo. Jose Eduardo Cordova

Quito, Noviembre 12 de 2015

**PONTIFICA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS**

**ESCUELA DE HOTELERÍA Y TURISMO**

**DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
INGENIERO EN ECOTURISMO Y GUÍA DE TURISMO NACIONAL**

**ANÁLISIS DE LA GUIANZA TURÍSTICA DE FERROCARRILES  
DEL ECUADOR EN LA RUTA “TREN DE LOS VOLCANES” PARA  
EL DISEÑO DE UN GUIÓN BASE**

**AUTOR: DAVID ESPINOSA**

**DIRECTOR: JOSE EDUARDO CÓRDOVA**

**QUITO, 2015**

## **DEDICATORIA**

*A mis padres quienes han sabido educarme con valores y paciencia a lo largo de mi vida.*

*Su esfuerzo y apoyo han sido fundamentales para lograr esta gran meta.*

*A mi esposa y todo su apoyo y dedicación, quien es un pilar importante y fundamental en mi familia.*

## **AGRADECIMIENTOS**

*A mis familia*

*A mi esposa*

*A mi director de Tesis*

*A mis lectores de Tesis*

*Al equipo de guías de la filial centro de FEEP*

## ÍNDICE

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN .....	2
1.1. JUSTIFICACIÓN .....	2
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	3
1.3. OBJETIVOS .....	4
1.3.1. Objetivo General .....	4
1.3.2. Objetivos Específicos.....	4
1.4. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL .....	5
1.4.1. Marco Referencial.....	5
1.4.2. Marco Teórico.....	6
1.4.3. Marco Conceptual.....	8
1.5. MARCO METODOLÓGICO.....	8
CAPÍTULO II DIAGNOSTICO SITUACIONAL.....	10
RUTA TURÍSTICA “TREN DE LOS VOLCANES” .....	10
2.3. INVENTARIO DE ATRACTIVOS .....	18
2.4. DETERMINACIÓN DEL POTENCIAL TURÍSTICO .....	21
2.5. SITUACIÓN ACTUAL DEL SERVICIO DE GUIANZA EN LA RUTA “TREN DE LOS VOLCANES” .....	21
CAPÍTULO III INVESTIGACIÓN DE CAMPO .....	23
3.1. INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN .....	23
3.2. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS .....	28
CAPÍTULO IV PROPUESTA DE GUIÓN BASE PARA LA RUTA “TREN DE LOS VOLCANES” .....	45
4.1. OBJETIVOS ESTRATEGICOS.....	45
4.2. ELEMENTOS DE LA RUTA .....	45

4.3. DISEÑO DEL GUIÓN .....	45
4.4. DESARROLLO DEL GUIÓN .....	46
CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	127
5.1. CONCLUSIONES .....	127
5.1. RECOMENDACIONES .....	127
BIBLIOGRAFÍA.....	128
ANEXOS.....	132

## **RESUMEN**

Esta investigación presenta un análisis sobre el servicio de guianza proporcionado por Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en la ruta “Tren de los Volcanes”, en la cual se analiza la operación turística, la información proporcionada por los guías a los turistas y los intereses del turista, con el fin de diseñar un guión base como herramienta de estandarización de información.

Para el desarrollo de la presente investigación se realizó un diagnóstico situacional para determinar el estado actual del servicio de guianza e identificar las falencias y la problemática del mismo; así como también una investigación de campo mediante métodos de recolección de datos cualitativos y cuantitativos; aplicando encuestas a los pasajeros de la ruta, entrevistas a los funcionarios del tren relacionados con la operación turística y una guía de observación directa en campo.

Tras el desarrollo de la investigación se desarrolló un guión base diseñado a partir de los intereses de los pasajeros de la ruta, como una propuesta para estandarizar la información turística, lo cual es el principal problema que presenta el servicio de guianza.

## CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

En materia de turismo es indispensable el servicio de guianza dentro de la actividad. Por esta razón, la presente investigación analiza este servicio proporcionado por Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública en la ruta turística “Tren de los Volcanes” para la propuesta de un guión base acorde a los requerimientos de los pasajeros de la ruta.

### 1.1. JUSTIFICACIÓN

La construcción del ferrocarril se inició en el gobierno de Gabriel García Moreno, mismo que construye 41 Km. de vía férrea desde Yaguachí hasta Milagro poniéndolo al servicio de los ecuatorianos en 1873. En 1895, Eloy Alfaro retoma la obra y constituye la compañía The Guayaquil and Quito Railway Company con los hermanos John y Archer Harman, iniciando así la construcción del ferrocarril del sur. La construcción duró aproximadamente 10 años, debido a los obstáculos geográficos que presentaba la obra se lo denominó “El tren más difícil del mundo”. En 1908 el tren llega por primera vez a Chimbacalle finalizando así la obra Quito-Guayaquil (Meneses, 2006); con la llegada del tren a la capital del Ecuador, el país empezó una nueva historia, debido a que el sistema ferroviario fomentó el desarrollo económico y social, lo cual unió la región costa con la sierra por primera vez.

En Ecuador se construyó más de 1000 kilómetros de vía férrea; sin embargo, a finales de los 70 y principios de los 80 el ferrocarril empieza su decadencia por la existencia del transporte de carretera. En 1992 Rodrigo Borja trata de recuperar el ferrocarril pero no obtuvo resultados llevándolo casi a su extinción. En el 2008 el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural declara al sistema férreo ecuatoriano como Patrimonio Cultural del Estado, es entonces que el gobierno inicia nuevamente el proceso de rehabilitación a cargo del Presidente Rafael Correa. En el 2013 se inaugura la ruta Quito-Durán nuevamente, hoy en día el sistema ferroviario es exclusivamente de uso turístico operando con 11 diferentes rutas a nivel nacional, una de ellas El Tren de los Volcanes (Manual de Inducción FEED, 2010).

El tren de los volcanes es un nuevo producto de la Filial Centro de Ferrocarriles del Ecuador, que busca incrementar la satisfacción del cliente fusionando el ecoturismo con el agroturismo. Este producto se lo desarrolla en el Área Nacional de Recreación El Boliche y en Granjas del Valle de Machachi, dos zonas de alto interés turístico que necesitan medios

y herramientas para su desarrollo; por consiguiente, el análisis de la guianza turística de Ferrocarriles del Ecuador y la elaboración de un guión base para la ruta “Tren de los Volcanes” beneficiará al equipo de guías, puesto que la información proporcionada por ellos será estandarizada y actualizada en base a las exigencias del pasajero. Otro beneficiario serán los turistas, debido a que la información recibida incrementará su nivel de satisfacción, en cuanto a conocimiento de los lugares por donde atraviesa el tren.

Para el análisis planteado se tuvo libre acceso a la información y a la operación de la ruta, debido a que el autor pertenecía al equipo de guías de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP), y que además contó con el apoyo de la administración de la filial centro. Con la investigación realizada se aportará a la empresa FEEP mejorando la calidad del producto en cuanto a la información proporcionada por los guías, así como su imagen y prestigio. El tema planteado tubo afinidad a la carrera de Ingeniería en Ecoturismo y Guía Nacional de Turismo ya que con la investigación realizada se pudo poner en práctica todo lo aprendido en el pensum de estudio referente a guianza y manejo de grupos.

## **1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El ferrocarril del Ecuador representa una gran parte de la historia del país, además de que se ha convertido en símbolo de identidad nacional al ser uno de los países que poseen este medio de transporte en funcionamiento, por lo cual al recuperarlo el gobierno lo ha considerado como transporte de turismo, por no ser usual; también porque se ha convertido en un atractivo que resulta interesante para los turistas.

El turismo, sector que ha mantenido vivo al ferrocarril hasta la actualidad, es el beneficiario más directo de la recuperación de este medio de transporte, además de beneficiar a otros sectores como el sector comercial, el laboral, entre otros. Es por este motivo que según Diego Villavicencio (Com. Pers. 2014), Jefe de guías de la filial centro de FEEP, menciona que a pesar de que anteriormente los gobiernos no priorizaron al sistema ferroviario ecuatoriano, hoy en día es uno de los atractivos turísticos que más llama la atención de la gente. Sin embargo, el mismo no ha tenido la atención adecuada en cuanto al establecimiento de políticas y sobre todo en lo que respecta con apropiar la información que se brindará a los visitantes del mismo, es por eso que él afirma “El problema de la guianza del producto el tren de los volcanes es la falta de información estandarizada en la ruta, lo cual genera una percepción baja de la calidad de la guianza del

producto por parte del turista”, versión compartida además por Andrea Pazmiño (Com. Pers. 2014), guía de turismo de FEEP.

La ruta “El Tren de los Volcanes” la cual cumple la ruta Quito-Machachi-Boliche-Quito, es un producto que fue lanzado en Junio del año 2014, motivo por el cual no tiene establecida la información que se dará al turista (Ferrocarriles del Ecuador, 2014). Es por este motivo que la principal causa de este problema, se debe a la falta de estandarización y actualización de la información, generando los siguientes efectos:

1. Información turística dispersa, la información varía dependiendo del guía asignado.
2. No existe un solo mensaje de la guianza.
3. Falta de interés por parte de los turistas.

Dentro de este contexto surgieron las siguientes preguntas que fueron motivo de investigación:

1. ¿Cómo se podría estandarizar la información turística en la ruta “Tren de los volcanes”?
2. ¿Cuáles son los intereses de los visitantes con respecto a la información que se debe dar en el recorrido de la ruta del Tren?

### **1.3. OBJETIVOS**

#### **1.3.1. Objetivo General**

Desarrollar un diagnóstico de la situación actual del servicio de guianza en el ferrocarril para fundamentar la propuesta de creación de un guión base en la ruta “Tren de los Volcanes”.

#### **1.3.2. Objetivos Específicos**

1.3.2.1. Establecer la situación actual del servicio de guianza que se brinda en la ruta turísticas del “Tren de los Volcanes”.

1.3.2.2. Determinar las necesidades e intereses tanto de la empresa como de los turistas, mediante el levantamiento de información para la creación de un guión base para la ruta “Tren de los Volcanes”.

1.3.2.3. Elaborar una propuesta como aporte al servicio de guianza hacia esta ruta fundamentado en las potencialidades del lugar, de los visitantes y del mismo tren en el guión base.

## **1.4. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL**

### **1.4.1. Marco Referencial**

Al realizar una investigación bibliográfica con respecto a temas relacionados al propuesto, se encontró una investigación referente a la estandarización de información turística en rutas. Catalina Armendáriz, Rex Sosa y Carlos Puca realizaron la investigación “Análisis y aplicación del método Panofsky en la actividad turística: Plan piloto en museos del centro histórico de Quito”, mencionando que el método Panofsky, más allá de constituirse en una herramienta eficaz para la descripción y el análisis del objeto turístico supone mayor tiempo en el recorrido ya que los viajeros también participan del mismo, para el desarrollo de la presente investigación, los autores utilizaron los métodos científicos experimental y comparativo (Armendaris, Sosa y Puca, 2013).

Por otra parte, se encontró varias investigaciones que fueron desarrolladas en la misma área de estudio con respecto a la ruta férrea Quito - Boliche, pero con enfoques diferentes. Diego Villavicencio realizó la monografía “Diagnóstico de la situación actual y propuesta de comercialización del ferrocarril en la ruta Estación Chimbacalle – Área de Recreación El Boliche” como requisito parcial para la obtención del título de guía nacional de turismo, mencionando que el ferrocarril ecuatoriano muestra un gran potencial para el desarrollo turístico. Esta investigación fue desarrollada cuando el sistema ferroviario nacional se encontraba administrado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE), para el desarrollo de la misma, el autor empleo el método científico, utilizando la técnica observacional y encuestas a funcionarios de la empresa (Villavicencio, 2005).

Por otra parte, Fabián Pasquel realizó la monografía “Plan de difusión de los atractivos turísticos en la ruta Quito-Latacunga que comercializa la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador” como requisito parcial para la obtención del título de guía nacional de turismo. En esta investigación se menciona que la zona de influencia de las estaciones del ferrocarril Quito-Latacunga reflejan un alto potencial de desarrollo turístico, en la medida en que se logre definir un plan que integre elementos de comunicación para formar la opinión tanto de pobladores como de proveedores respecto a los beneficios del turismo. Para el desarrollo de esta investigación, el autor utilizó el método de investigación histórico-lógico y sintético, utilizando la técnica de recopilación de datos bibliográficos (Pasquel, 2012).

No obstante, la investigación planteada difiere a las investigaciones anteriormente mencionadas debido a que busca desarrollar un diagnóstico de la situación actual del servicio de guianza en especial de la información proporcionada en el ferrocarril en la ruta “Tren de los Volcanes”, empleando para su desarrollo métodos cuantitativos y cualitativos, utilizando entrevistas, encuestas, recopilación de datos bibliográficos y observación directa.

#### **1.4.2. Marco Teórico**

A lo largo de la historia, el tren ecuatoriano ha significado un elemento de gran importancia para el desarrollo socioeconómico del país, contribuyendo al intercambio de productos, movilización de personas y unión nacional. Tras el abandono en el que entró por casi 30 años, a partir del 2008 inició una etapa de rehabilitación que acogió al turismo como una alternativa para su desarrollo y conservación. Hoy en día, el sistema nacional ferroviario se encuentra administrado por Ferrocarriles del Ecuador EP cuya misión es: “Administrar y operar con eficiencia el sistema ferroviario turístico – patrimonial y contribuir al desarrollo socioeconómico del país, mediante el fortalecimiento de las actividades productivas, que fomenten el turismo y la valoración histórico-patrimonial, con responsabilidad social” (FEEP, 2010). Por consiguiente, Ferrocarriles del Ecuador EP utiliza un modelo de desarrollo sostenible para el desempeño de sus operaciones.

La definición comúnmente usada sobre el desarrollo sostenible fue establecida por la comisión Brundtland en 1987, en la cual desarrollo sostenible es satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la habilidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades (CMMAD, 1987). De la misma forma Machicado define el desarrollo sostenible como: “El proceso mediante el cual se satisfacen las necesidades económicas, sociales, de diversidad cultural y de un medio ambiente sano de la actual generación, sin poner en riesgo la satisfacción de las mismas a las generaciones futuras” (Machicado,2013). Por tanto, el turismo entre sus objetivos más importantes tiene el impulsar la sostenibilidad del lugar en el cual se efectúa esta acción, además del ejercicio del tiempo libre como una forma de prestación social, por lo cual el desarrollo sostenible propone una relación justa en la administración de los recursos naturales para incrementar el beneficio económico y conservar la biodiversidad del planeta.

Por otra parte, dentro de la operación turística el papel del guía de turismo es de gran importancia. Xavier Alvaro, en el libro La Guía del Guía dice: “el guía de turismo es el

profesional que acompaña al turista o grupo de turistas en una visita guiada o en un programa turístico, posibilitando la interpretación de los recursos naturales y manifestaciones culturales del lugar visitado y coordinando todas las acciones necesarias para el cumplimiento del respectivo programa” (Alvaro, 2007).

Por otro lado, Walingre y Toyos afirmaron: “Guía de turismo es aquella persona con formación profunda sobre un destino turístico, como también del patrimonio y de los servicios del lugar. Está facultada para acompañar, dirigir, ayudar, informar y velar por la seguridad y el bienestar de las personas o grupo de personas que guía. La misma puede ser local, provincial o nacional. Debe estar matriculada ante la autoridad competente” (Walingre y Toyos, 1998, p. 29).

Además, la guianza se encuentra basada en brindar información por parte de los guías a los turistas cuya misión fundamental consiste en acompañar los turistas en sus visitas a lugares determinados y hacer de estas experiencias placenteras. El guía de turismo, es considerado un acompañante profesional que conoce todos los paisajes y además brinda determinada información a los visitantes mediante el conocimiento que el mismo posee acerca del lugar y que debe actualizar continuamente (Alvaro, 2007).

Por otra parte, un guía no es ni debe ser sólo conocimientos, sino alguien que, posee la necesaria formación cultural, es capaz de transmitirla de manera clara y amena basándose en las técnicas de la comunicación, armonizándola con una correcta coordinación, tanto en el ámbito práctico, de todos los elementos que intervienen en la prestación del servicio turístico y considerando en todo momento la dinámica más adecuada al grupo que se encuentra a su cargo.

La formación de los guías debe garantizar que la información que recibirán los visitantes sea de calidad, y que estos profesionales muestren todo su conocimiento acerca de esto. Es por eso que la guianza de la ruta visitada se encuentra en dependencia casi en su totalidad del aprovechamiento individual de cada uno de los participantes en la actividad, también hay que considerar que estos deben ser buenos profesionales y sobre todo que posean la experiencia suficiente para desenvolverse sin problemas (Correa, 2012).

Por otra parte, toda la información proporcionada por el guía de turismo, se basa en el guión de la ruta en donde se desarrolla la visita. El diccionario ilustrado de la lengua española expresa que guión “es un escrito en que breve y ordenadamente se han apuntado

algunas ideas o cosas con objeto de que sirva de guía para determinado fin” (OCÉANO, 1995).

Sobre la base de esta premisa, se puede asegurar que el guión es una herramienta fundamental para la guianza turística, de la cual el guía se sirve para desarrollar eficientemente su exposición oral durante el recorrido turístico. En resumen, el guión permite sintetizar la información turística que se proporciona al pasajero. Es una fuente de datos que el guía se encargará de actualizar, ampliar o eliminar, de acuerdo a las necesidades presentes en la ruta (Alvaro, 2007).

### 1.4.3. Marco Conceptual

**Atractivo turístico:** Son todos los recursos turísticos que cuentan con las condiciones necesarias para ser visitados y disfrutados por el turista, es decir, que cuentan con planta turística, medios de transporte, servicios complementarios e infraestructura básica (MINCETUR, 2004).

**Guía de turismo.-** Persona que guía a los visitantes en el idioma de su elección e interpreta el patrimonio cultural y natural de una zona, que normalmente posee una titulación específica sobre una zona, por lo general emitido o reconocido por las autoridades competentes (Comité Europeo de Normalización, 2002).

**Guión base.-** El guión es un instrumento de información muy importante para un guía turístico; le permite desenvolverse eficientemente en la interpretación de cada uno de los atractivos a visitar en el recorrido de la ruta (Alvaro, 2012).

**Interpretación.-** la interpretación ambiental es un medio de comunicación humana, y a la vez un arte que trata de traducir y explicar al hombre las características del ambiente. Teniéndose en cuenta que no solo trata las características naturales, sino también las de tipo histórico, arqueológico, cultural, entre otras. Por lo que es aplicable en otros ambientes no naturales (Chaverri, 1988).

**Inventario de recursos.-** Análisis de los medios humanos, tecnológicos, culturales, patrimoniales, medio ambientales que posee la zona turística (Traverso, 1996).

## 1.5. MARCO METODOLÓGICO

La investigación realizada fue de carácter exploratorio, la misma que permitió dividir un problema general en elementos específicos para poder así, desarrollar su estudio. Para ello,

se utilizó métodos investigativos cualitativos y cuantitativos, respondiendo a las diferentes necesidades de obtención de datos relevantes que fundamentarán la investigación. Para la obtención de datos cuantitativos se realizó encuestas a los pasajeros de la ruta “Tren de los volcanes”. Esta información permitió explorar la situación actual en cuanto la información dada en la ruta por parte de los guías y las preferencias de los pasajeros. Las técnicas anteriormente expuestas fueron contrastadas mediante la técnica cualitativa de observación directa que se desarrolló en las visitas de campo y entrevistas a funcionarios del ferrocarril. Por consiguiente, los resultados cuantitativos se representaron en gráficos estadísticos y tablas comparativas, mientras que los datos cualitativos se representaron y analizaron por medio de diagramas de barras, matrices y conclusiones que se obtuvieron del trabajo de campo.

Por otra parte, para la realización del guión base, se recurrió a la técnica cualitativa de investigación bibliografía especializada sobre los temas y atractivos que los pasajeros prefieran.

## **CAPÍTULO II DIAGNOSTICO SITUACIONAL**

### **RUTA TURÍSTICA “TREN DE LOS VOLCANES”**

#### **2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS**

A lo largo de la historia el tren ha sido un elemento fundamental para el desarrollo socio-económico del país, antes de la construcción del ferrocarril en Ecuador las relaciones personales y comerciales entre regiones eran limitadas. Por esta razón el Presidente Gabriel García Moreno inició la construcción del ferrocarril, en 1873 puso al servicio del Ecuador 41 Km de vía férrea, desde Yaguachi hasta Milagro, en la Costa. Dos años más tarde, el Presidente fue asesinado (Manual de Inducción FEEP, 2010).

En 1895, con el triunfo de la revolución liberal, la obra fue retomada por el General Eloy Alfaro Delgado, quien en 1908 inauguró la estación de Chimbacalle en Quito y con esta el ferrocarril del sur Quito - Guayaquil. Posteriormente otros gobiernos en Ecuador construyeron más líneas férreas.

Sin embargo, a finales de los 70 y principio de los 80 en sistema nacional ferroviario inició su decadencia por su competencia con los vehículos de carretera y la falta de interés por parte de los gobiernos (Meneses, 2006).

Tras la decadencia del tren en Ecuador, el 1 de abril del 2008, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) declaró como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado a la red ferroviaria nacional “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico”. En este año empezó la rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano (FEEP, 2010).

El 30 de diciembre del 2008, se inauguró el tramo Quito-Latacunga, y con este empezó a operar las rutas “Avenida de los Volcanes”; “Camino al Boliche” y “Machachi Festivo”, todas estas ofrecían el servicio de transporte y guianza a bordo del tren. Las rutas antes mencionadas operaron hasta el mes de mayo del año 2014 (Gerencia de Comercialización FEEP, 2014).

A partir del 1 de junio del 2014, empezó a operar la ruta “Tren de los Volcanes”. Esta ruta integra el viaje a bordo de tren desde la estación Quito hasta la estación “Cotopaxi”, actividades de eco turismo en el Área Nacional de Recreación El Boliche, y actividades de agroturismo en el valle de Machachi.

## 2.2. OPERACIÓN TURÍSTICA EN LA RUTA

Según el manual de inducción de guías de excursión de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (2014), la operación turística en la ruta “Tren de los Volcanes” se encuentran dividida en dos fases:

- I. Pre-embarque y embarque
- II. Guianza durante el tour

Para el desarrollo de la operación turística, la filial centro de Ferrocarriles del Ecuador cuenta con un equipo de ocho guías de turismo, los cuales tienen designadas actividades diarias dependiendo el número de unidad a guiar, esta distribución se designa por medio de una agenda mensual realizada por el jefe de guías.

El tren en la ruta está compuesto de seis coches, con una capacidad máxima de 289 pasajeros por excursión. El Tren de los Volcanes, se encuentra conformado por dos frecuencias, **Tren + Bus** (Quito – Cotopaxi en tren y retorno en bus) y **Bus + Tren** (Quito-Cotopaxi en bus y retorno en tren), cada frecuencia integra el viaje en tren con actividades de eco y agro turismo.

Para el desarrollo de la operación el equipo de guías cumple diariamente los siguientes procedimientos.

### Proceso de pre-embarque

El proceso se lo realiza de 7h00 a 8h00.

El estándar para las actividades del proceso de embarque es el siguiente:

<b>Coche 545</b>	<b>Coche 120</b>	<b>Coche 132</b>	<b>Coche 1580</b>	<b>Coche 251</b>	<b>Coche 001</b>	<b>Bus A Bus B</b>	<b>Bus C</b>
Letreros	Andén	Counter	Boletos	Audios	Andén	Counter	Boletos
Tablas	Avisos			Baterías			
Listas	Megáfono			Snack			Retirar letreros
Encuestas				Banderas			
Fundas							

Revistas							Revisar Buses
----------	--	--	--	--	--	--	------------------

### **Coche 251**

El guía de esta unidad, deberá realizar las siguientes actividades:

- ✓ Chequeo de audios.- Encender generador de energía y chequeo del sistema de audios en general
- ✓ Baterías.- Colocar las baterías en los micrófonos y verificar la carga. Entregar cada micrófono al guía designado para la guianza.
- ✓ Snack.- Contar los snacks según el número de pasajeros que viajan en coches plus y colocarlos en cada unidad.
- ✓ Banderas.- Poner banderines en cada coche.

### **Coche 1580 y Bus “C”**

- Boletos.- Entrega de boletos (Solicitar con amabilidad a los pasajeros el comprobante de pago y hacer firmar el documento de entrega de facturas).

### **Coche 132; Bus “A” y Bus “B”**

- Chequeo de boletos en el área de *counter* con la cédula de identidad o pasaporte, chequeo en lista de pasajeros y sellado.
- **Bus “B”**
- Chequeo de buses y capacidad de los mismos e indicar a los guías de la ruta Bus + Tren en que unidad van a realizar la salida.

### **Coche 120 y Coche 001**

- Andén.- Dar la bienvenida y direccionar a los turistas que hacer para retirar boletos y donde realizar el chequeo de los mismos.
- Avisos.- Dar los anuncios para iniciar el pre-embarque y embarque de acuerdo al *speech* de procedimientos establecido.
- Megáfono.- Verificar la carga de la batería.

## Coche 545

- Letreros.- Dar a cada guía el rótulo de la unidad a guiar para direccionar a los pasajeros en el embarque.
- Colocar los siguientes implementos en cada coche:

Lista de pasajeros
Encuestas (seis por coche)
Fundas de Basura
Revista “Guarda Vía” (1 por cada pasajero)

## Proceso de embarque

Este proceso se lo realiza de 8h00 a 8h15

Una vez finalizado el proceso de pre-embarque, los guías de los **coches 120 y 001** procederán a realizar tres llamados a todos los pasajeros para ingresar a salas de espera, estos llamados los realizarán a las 7h45; 7h50 y 7h55.

A las 8h00 cada guía deberá ubicarse con un rótulo donde estará señalado el número de coche y se procederá a embarcar a los pasajeros en las diferentes unidades designadas en su boleto.

Finalmente, cada guía deberá verificar que cada pasajero se encuentre en su respectiva unidad. A las 8h15 el tren abandonará la estación de Chimbacalle.

## Operación en la ruta

A bordo del tren, cada guía de turismo deberá dar una charla introductoria la cual se conforma de:

- Bienvenida
- Charla de seguridad
- Itinerario

Posterior a esta charla, se desarrollará la guianza en cada coche a bordo del tren, la capacidad máxima de pasajeros a guiar por coche es:

- Coche 545                    23pax

- Coche 120 43pax
- Coche 132 48pax
- Coche 1580 29pax
- Coche 251 29pax
- Coche 001 27pax
- Bus A (132) 48pax
- Bus B (1580) 21pax
- Bus C (251) 21pax

El tren de los volcanes cumple el siguiente itinerario

### Itinerario



(Tren Ecuador, 2014)

### Tren de los Volcanes (Tren+Bus)

Horario	Actividad
08h15	Salida de tren estación "Eloy Alfaro" (Chimbacalle)
09h30	Llegada a estación "Tambillo" (Parada técnica de 20 min)
09h50	Salida de estación "Tambillo"
10h30	Llegada a estación "Machachi" (Parada técnica de 20 min)
10h50	Salida de estación "Machachi"
11h35	Llegada a estación "Cotopaxi" (El Boliche)
11h40	Inicio de actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche
13h00	Inicio de proceso de embarque en los buses designados
13h10	Salida de estación "Cotopaxi" en bus
13h50	Almuerzo en granjas del Valle de Machachi
15h00	Visita a granja de animales o abejas
16h00	Salida de las granjas en bus
16h50	Llegada a estación "Eloy Alfaro" en bus, Fin del tour

### Tren de los Volcanes (Bus+Tren)

Horario	Actividad
09h00	Salida de tren estación "Eloy Alfaro" (Chimbacalle) en bus
10h15	Llegada a estación "Cotopaxi" ( El Boliche)
10h20	Inicio de actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche

11h30	Traslado al restaurante asignado
11h45	Almuerzo
12h45	Traslado a estación “Cotopaxi”
13h00	Llegada a estación “Cotopaxi” (Tiempo libre 20 min)
13h20	Inicio de proceso de embarque en el tren
13h30	Salida de la estación “Cotopaxi” en tren
14h15	Llegada a estación “Machachi” (parada técnica 20 min)
14h35	Salida de estación “Machachi”
15h15	Llegada a estación “Tambillo” (parada técnica 20 min)
15h35	Salida estación “Tambillo”
16h50	Llegada a estación “Eloy Alfaro” (Chimbacalle), Fin del tour

### **Guianza en estación “Cotopaxi” y El Área Nacional de Recreación El Boliche**

Al arribar a estación Cotopaxi las actividades se las desarrollarán en base a la siguiente planificación, con el objetivo de no congestionar la estación ni el área protegida.

### **Tren de los Volcanes (Tren + Bus)**

<b>Coche 545</b>	<b>Coche 120</b>	<b>Coche 132</b>	<b>Coche 1589</b>	<b>Coche 251</b>	<b>Coche 001</b>
Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)	Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)	Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)	Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)	Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)	Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)

Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)	Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)	Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)	Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)	Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)	Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)
---	---	---	--	--	--

Al finalizar las actividades en El Boliche, se trasladará a las granjas (La estación o *Bee farm*) para almorzar y realizar un recorrido guiado a cargo de guías de las respectivas granjas.

Finalmente a las 16h00 se realizará el traslado hacia la estación Eloy Alfaro, cada guía debe verificar que todos los pasajeros se encuentren a bordo de los buses y asistir el traslado a la estación.

#### **Tren de los Volcanes (Bus + Tren)**

<b>Bus A</b>	<b>Bus B</b>	<b>Bus C</b>
Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)	Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)	Visita guiada al Área Nacional de Recreación El Boliche (45 min)
Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)	Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)	Degustación de agua de sunfo y visita a la plaza artesanal (30 min)

Al finalizar las actividades en El Boliche, se trasladará todos los pasajeros a los respectivos restaurantes de la zona para almorzar y abordar el tren en estación Cotopaxi a las 13h30, el cual estará arribando a estación Eloy Alfaro a las 16h45.

### 2.3. INVENTARIO DE ATRACTIVOS

Para realizar el inventario de atractivos turísticos de la ruta Tren de los Volcanes se utilizó la metodología de la OEA descrita por Ana García Pando en la “*Guía para la estructura de productos turísticos*” en el año 2006.

#### **Inventario de atractivos turísticos**

Ruta: Tren de los Volcanes (Quito – Boliche)

Fecha de realización: 23 y 24 de enero del 2015

Validador: Ing. Gabriela Fernández, Gestora cultural FEPP

	<b>Nombre del atractivo</b>	<b>Categoría</b>	<b>Tipo</b>	<b>Subtipo</b>
1	Tren	Realizaciones técnicas, científicas y artísticas contemporáneas	Obras de ingeniería	Transporte
2	Estación de tren “Eloy Alfaro”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
3	Barrio de Chimbacalle	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
4	Loma del panecillo	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
5	Macizo del Pichincha	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
6	Oficinas del	Museos y	Lugares históricos	Históricos

	diario “El Comercio”	manifestaciones culturales		
7	Volcán Atacazo	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
8	Estación de tren “Santa Rosa”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
9	Volcán Cayambe	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
10	Volcán Antisana	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
11	Volcán Ilaló	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
12	Volcán Pasochoa	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
13	Volcán Rumiñahui	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
14	Camino del Inca	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos ; ruinas	Arquitectura
15	Estación de tren “Tambillo”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
16	Estación de tren Alóag	Museos y Manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
17	Zona agrícola-	Sitios naturales	Montañas y planicies	Valles

	ganadera del Valle de Machachi			
18	Volcán Corazón	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
19	Estación de tren Machachi	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
20	Valle de Machachi	Sitios naturales	Planicies	Valles
21	Valle de Machachi	Folklore	Manifestaciones religiosas y creencias	Tradiciones y creencias populares
22	Volcán Ilinizas	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
23	Volcán Cotopaxi	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
24	Estación de tren Cotopaxi	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
25	Área nacional de recreación el Boliche	Sitios naturales	Sistema de áreas protegidas	Área nacional de recreación

## **2.4. DETERMINACIÓN DEL POTENCIAL TURÍSTICO**

### **2.4.1. Validación del inventario de atractivos**

La Ing. Gabriela Fernández, Gestora de Excursión de Ferrocarriles del Ecuador validó el inventario realizado, ver informe en Anexo 1.

## **2.5. SITUACIÓN ACTUAL DEL SERVICIO DE GUIANZA EN LA RUTA “TREN DE LOS VOLCANES”**

El ferrocarril ecuatoriano tras su rehabilitación se ha convertido en uno de los principales proyectos turísticos que posee el Ecuador. Hoy en día Ferrocarriles del Ecuador EP cuentan con ocho diferentes rutas turísticas, una de ellas “Tren de los Volcanes”, la misma que se inauguró en el mes de Junio del año 2014 (Gerencia de comercialización FEEP, 2014).

Para el desarrollo de la guianza turística en la ruta Tren de los Volcanes, la filial centro de Ferrocarriles del Ecuador, cuenta con un equipo de ocho guías profesionales de turismo quienes dan el servicio de guianza y asistencia de pasajeros en cada excursión, la cual tiene un tiempo de duración de 8 horas con 30 minutos y se la realiza de jueves a domingo.

Cada uno de los guías de FEEP, debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Tener título universitario de tercer nivel en carreras relacionadas al turismo.
2. Contar con la licencia de guía nacional de turismo actualizada.
3. Dominar un idioma extranjero, de preferencia inglés.
4. Tener como mínimo un año de experiencia en manejo de grupos.

(Sub-Gerencia de Talento Humano FEEP, 2014)

A pesar de que cada guía cumple los requisitos antes mencionados, recibe una remuneración salarial de 585,00 dólares mensuales, lo que ha generado que el equipo de guías este conformado en su mayoría de profesionales jóvenes y sin mayor experiencia laboral.

Por otro lado, el equipo de guías de la filial centro de FEEP, recibe capacitaciones anuales por parte de la empresa para enriquecer el conocimiento de los guías y a su vez el servicio que ellos brindan a los turistas. En el año 2014, los guías recibieron las siguientes capacitaciones:

1. Capacitación en manejo de grupos y técnicas de guianza a cargo de María del Carmen Garcés, guía *Freelance*.
2. Curso de primeros auxilios básicos a cargo de la Cruz Roja Ecuatoriana.
3. Manejo de Extintores a cargo del jefe de seguridad de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública.

(Gerencia de Comercialización FEEP, 2014).

Con respecto a la evaluación del equipo de guías, cada uno es evaluado mediante encuestas que son llenadas durante cada excursión y tabuladas por el jefe de guías de otra filial, en el formato de las encuestas se evalúan aspectos relacionados a la información proporcionada por el guía, forma en la que se proporcionó la información (cortesía, respeto, amabilidad), capacidad del guía para solventar inconvenientes, manejo del grupo, entre otros, la tabulación mensual de estas permite evaluar el desempeño de cada guía en la ruta.

Para el desarrollo de la guianza en la ruta, cada guía cuenta con un sistema de audio independiente por cada coche a bordo del tren, banderines de color para identificar cada grupo en el campo y un botiquín básico de primeros auxilios (Manual de inducción de guías de excursión de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, 2014).

Referente al manejo de grupos en la ruta, cada guía de turismo maneja grupos de 24 a 48 turistas por excursión diaria. El número de turistas que maneja el equipo de guías varía dependiendo el coche asignado mensualmente por el jefe de guías (Manual de inducción de guías de excursión de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, 2014).

A pesar de que en el capítulo IV, Art. 121 del Reglamento General de Actividades Turísticas publicado en diciembre del 2012, El Gobierno Ecuatoriano estipula que por cada quince turistas o su fracción en número debe operar un guía profesional de turismo.

De este modo, la información turística proporcionada en la ruta no se puede transmitir de una manera óptima a los turistas, además de la falta de estandarización de la misma, lo cual genera que la calidad del servicio de guianza no sea óptimo.

## CAPÍTULO III INVESTIGACIÓN DE CAMPO

### 3.1. INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

#### 3.1.1. Cuestionario a los turistas actuales de la ruta

Para realizar la investigación de campo se aplicó el siguiente cuestionario a los pasajeros de la ruta “Tren de los Volcanes”. Se consideró encuestar únicamente a los pasajeros que realizaron la ruta, puesto que existe desconocimiento de la ruta por parte de los pasajeros potenciales.

#### Pontificia Universidad Católica del Ecuador

##### Ruta: Tren de los Volcanes

Objetivo: Determinar las expectativas y requerimientos de los excursionistas en cuanto a la información turística proporcionada por los guías en el producto “El tren de los volcanes”.

Instrucciones: Por favor leer detenidamente cada una de las preguntas y responderlas marcando con una **X**, si es necesario se puede marcar más de una respuesta.

Sus respuestas son útiles para poder mejorar la información proporcionada en la ruta y así mejorar el servicio de guianza en “El tren de los volcanes”.

Datos informativos:

Edad: \_\_\_\_\_ Genero: Masculino ( ) Femenino ( ) Nacionalidad: \_\_\_\_\_

##### GUIANZA

1. La asistencia que usted recibió por parte del guía de turismo durante el tour fue  
Excelente ( )      Bueno ( )      Regular ( )      Malo ( )
2. Forma en la que usted recibió la información, amabilidad y cortesía  
Excelente ( )      Bueno ( )      Regular ( )      Malo ( )
3. La información turística proporcionada por el guía de turismo fue  
Excelente ( )      Bueno ( )      Regular ( )      Malo ( )
4. Manejo de grupo  
Excelente ( )      Bueno ( )      Regular ( )      Malo ( )

Nota: Con estas preguntas se busca evaluar el servicio de guianza en el tour “Tren de los volcanes”

## INFORMACIÓN

5. De qué carácter le gustaría que sea la información proporcionada en el tour

Natural ( )

Cultural ( )

Histórico ( )

6. Seleccione los atractivos sobre los cuales le gustaría que se explicara durante el recorrido

### Naturales

Volcán Pichincha ( )

Volcán Atacazo ( )

Volcán Pasochoa ( )

Volcán Rumiñahui ( )

Volcán Cotopaxi ( )

Volcán Corazón ( )

Volcán Sincholagua ( )

Volcán Ilinizas ( )

Valle de Machachi ( )

Área Nacional El Boliche ( )

### Históricos-Culturales

Sector Chimbacalle ( )

Tren ( )

Sector Chiriyacu ( )

Loma Panecillo ( )

Zona industrial de Quito ( )

Sta. Rosa de Cutuglahua ( )

Valle de Machachi ( )

7. Califique del 1 al 4 el nivel de importancia que a su parecer tienen los siguientes temas. ( **1 muy importante; 2 importante; 3 menos importante ; 4 carece de importancia**)

### **Naturales**

- Formación de los Andes ( )
- Alturas de las elevaciones ( )
- Avenida de los volcanes ( )
- Importancia del páramo ( )
- Introducción de los pinos en el páramo ecuatoriano ( )

### **Histórico-Culturales**

- Historia de Chimbacalle ( )
- Historia del tren en el Ecuador ( )
- Historia de Quito ( )
- Leyenda del tesoro de los Incas ( )
- Historia aborígen del sector (Valle de los Chillos, Machachi, Quito) ( )
- Leyenda de los volcanes ( )
- Historia del paso del chagra ( )

Nota: Con estas preguntas se busca determinar las preferencias del pasajero en cuanto a la información turística proporcionada en el tour

### **Satisfacción**

- 8. El tour cumplió sus expectativas Si ( ) No ( )
- 9. La información que recibió en el tour fue innovadora y enriquecedora para usted Si ( ) No ( )
- 10. Usted recomendaría el tour Si ( ) No ( )

Nota: Con estas preguntas se busca medir la satisfacción del pasajero

**Recomendaciones** y **sugerencias:**

---

---

---

### 3.1.2. Tamaño de la muestra

La investigación de campo se realizó el mes de enero del año 2015, los días 3, 4, 10, 11, 17, 18, 24, 25 y 31. Cada día el tren transportó 289 pasajeros en la ruta “Tren de los Volcanes” (Central de reservas FEED, 2015). Por esta razón el tamaño de la población en la investigación fue de 2601 pasajeros, con una muestra de 333 encuestas, la cual se determinó con un margen de error de 5% y un nivel de confianza del 95%.

$N$  = tamaño de la población 2601

$\alpha_c$  = Valor obtenido mediante niveles de confianza, 95% equivalente a 1,96

$e$  = Límite aceptable de error muestral 5% equivalente a 0,05

(Suarez, 2014)

#### CÁLCULO DEL TAMAÑO DE UNA MUESTRA

<b>MARGEN DE ERROR</b>	5%
<b>TAMAÑO POBLACIÓN</b>	2601
<b>NIVEL DE CONFIANZA</b>	95%

TAMAÑO DE LA MUESTRA = 333

$$\frac{N * (\alpha_c * 0,5)^2}{1 + (e^2 * (N - 1))}$$
$$\frac{2601 * (1,96 * 0,5)^2}{1 + (0,05^2 * (2601 - 1))}$$

$$\frac{2601 * (0,98)^2}{1 + (0,0025 * 2600)}$$

$$\frac{2498}{7,5} = 333$$

### **3.1.3. Entrevista a los funcionarios del ferrocarril hacia esta ruta**

Se consideró la aplicación de la siguiente entrevista a los funcionarios de la gerencia de comercialización de la filial centro de Ferrocarriles del Ecuador, debido a que ellos están inmersos directamente en la operación turística de la ruta y conocen las falencias de la misma.

#### **Entrevista**

Fecha:

Entrevistado:

Cargo:

1. ¿Usted considera que es importante estandarizar la información que se proporciona a los pasajeros en las rutas turísticas?
2. ¿Usted cree que el guión base es útil para estandarizar la información turística?
3. ¿Usted qué opina en cuanto a la importancia la actualización constante de la información de los guiones base?
4. ¿Usted cree que los guiones base de las rutas “Camino al Boliche” y “Machachi Festivo” son suficientes para desarrollar la guianza en la ruta “Tren de los Volcanes” de Ferrocarriles del Ecuador?
5. ¿Usted considera que la falta de estandarización de información turística en la ruta “Tren de los Volcanes” influye en el nivel de satisfacción del cliente.

### **3.1.4. Instrumento de la observación de campo**

Se aplicó la observación de campo para el desarrollo de la investigación debido a que este instrumento permite un contacto directo con los operarios y pasajeros de la ruta durante su desarrollo, de esta manera se pudo analizar detalladamente los factores que influyen en el servicio de guianza y su aceptación por parte de los pasajeros.

### Guía de observación de campo

1. Servicio de guianza en general proporcionado por los guías de FEEP durante el tour.
2. Logística realizada por los guías antes y durante el tour.
3. Manejo del grupo por parte de los guías.
4. Forma de transmitir la información turística por parte de los guías.
5. Nivel de satisfacción de los pasajeros.

## 3.2. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

### 3.2.1. Análisis e interpretación de resultados de las encuestas aplicadas a los turistas actuales

Para llevar a cabo la investigación de campo realizada del 3 al 31 de enero del 2015, se encuestó a 333 pasajeros de la ruta “Tren de los Volcanes”, siguiendo el siguiente cronograma:

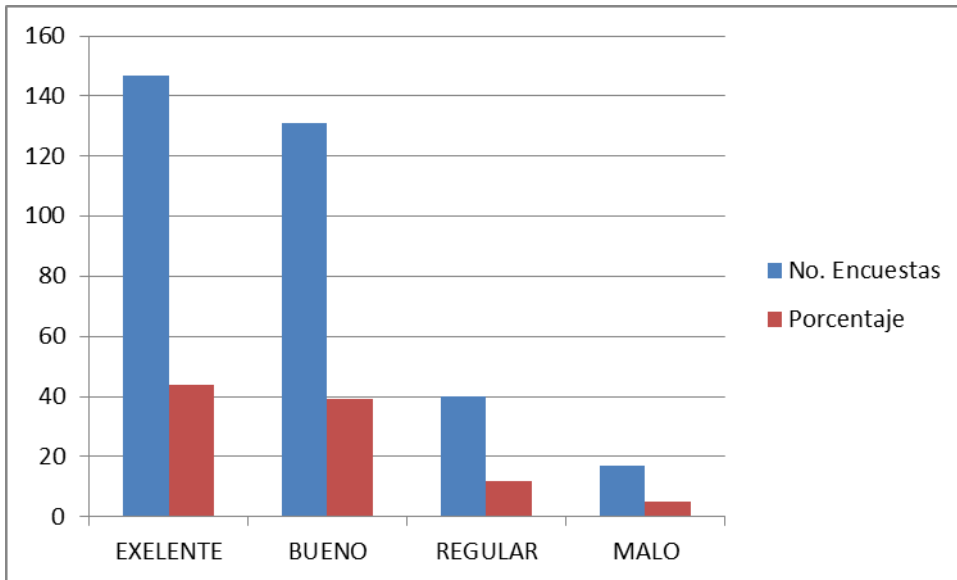
Fechas de Investigación	Encuestas aplicadas	Total de pasajeros
03/01/2015	37	289
04/01/2015	37	289
10/01/2015	37	289
11/01/2015	37	289
17/01/2015	37	289
18/01/2015	37	289
24/01/2015	37	289
25/01/2015	37	289
31/01/2015	37	289
<b>Total</b>	<b>333</b>	<b>2601</b>

Las encuestas aplicadas durante la investigación generaron los siguientes resultados:

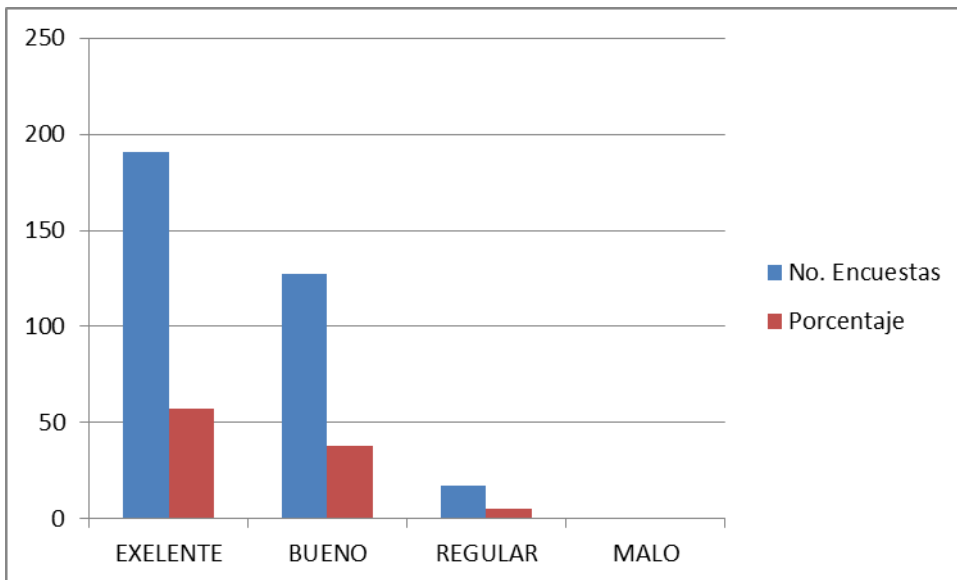
Del total de personas encuestadas, el 96% fue de nacionalidad ecuatoriana, el 67% fueron mujeres y el 29% tubo de 21 a 30 años de edad.

## Guianza

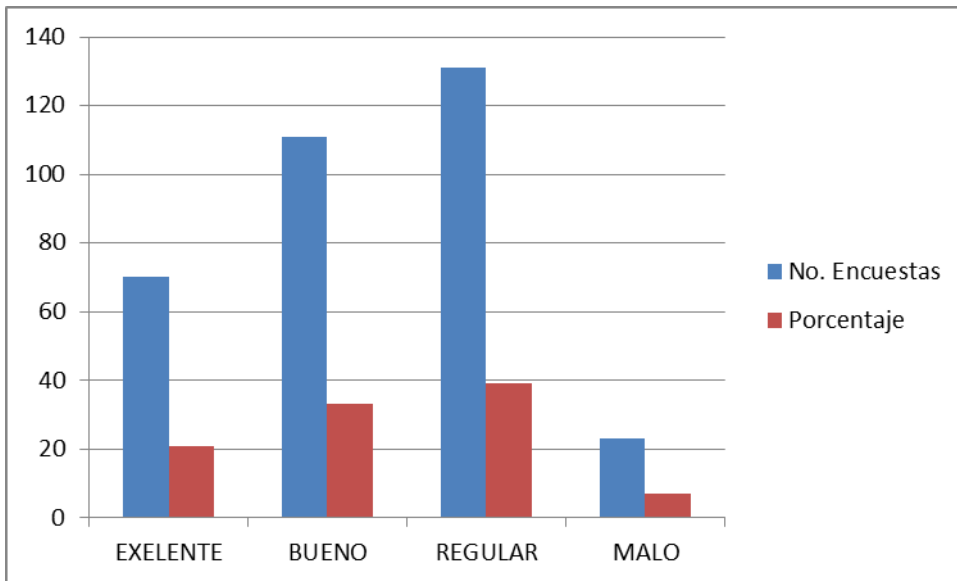
1. El 44% de los encuestados calificó como excelente la asistencia que recibió por parte del guía de turismo durante el tour.



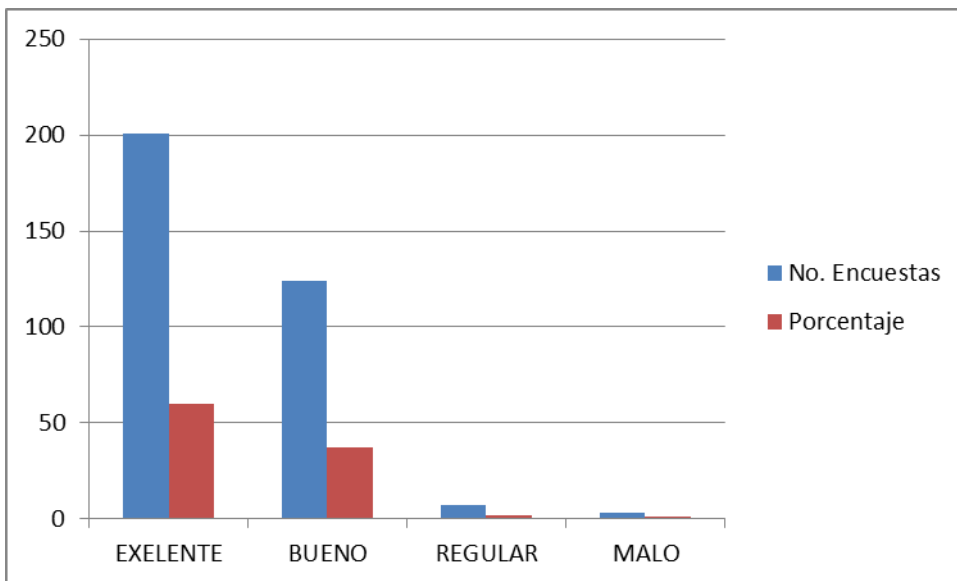
2. El 57% señaló que fue excelente la forma en la que recibió la información, amabilidad y cortesía.



3. El 39% indicó que la calidad de la información turística que recibió durante el tour fue regular.

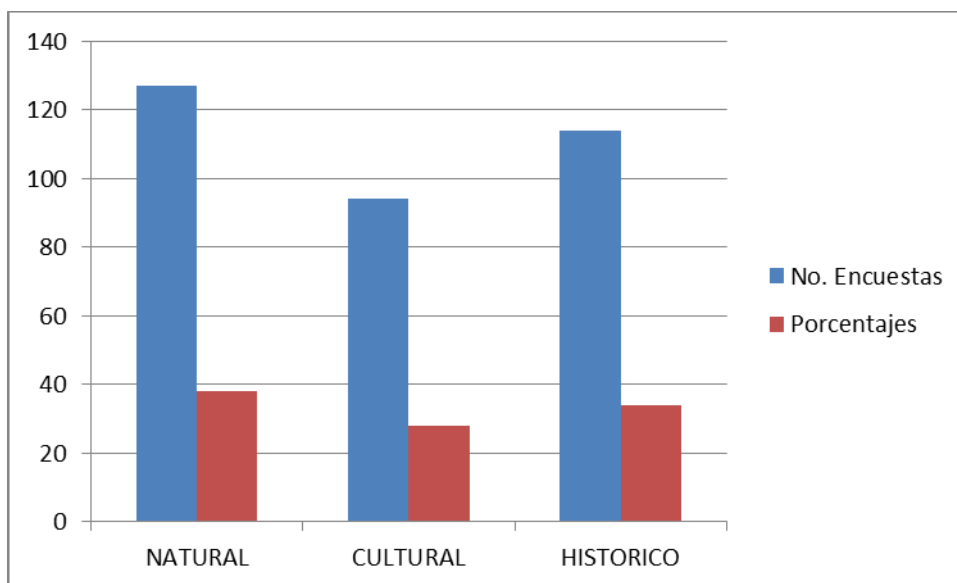


4. El 60% calificó como excelente el manejo del grupo por parte del guía de turismo.



## Información

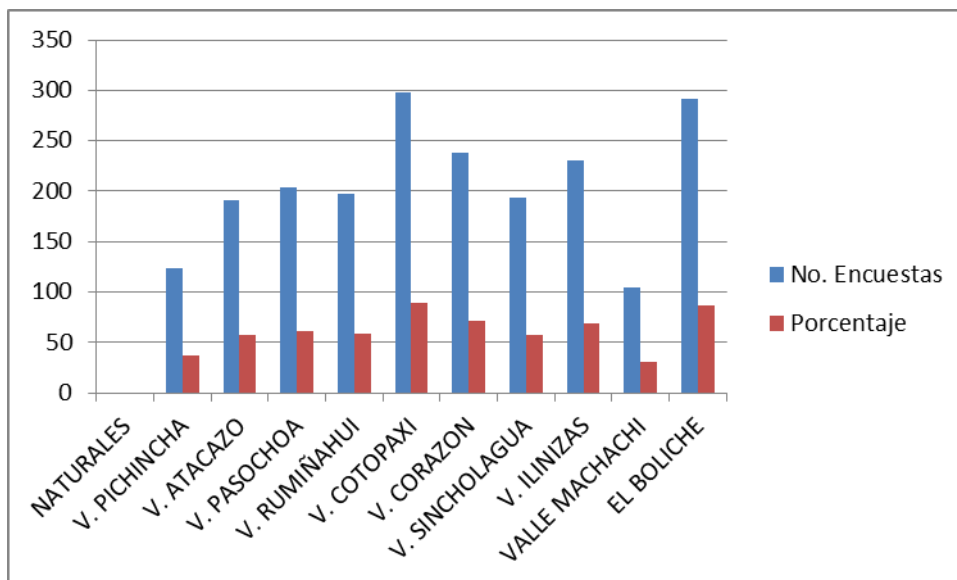
5. La mayoría de los encuestados prefirió que la información proporcionada durante el tour sea de carácter natural con un 38%, mientras que el 34% prefirió que sea de carácter histórico.



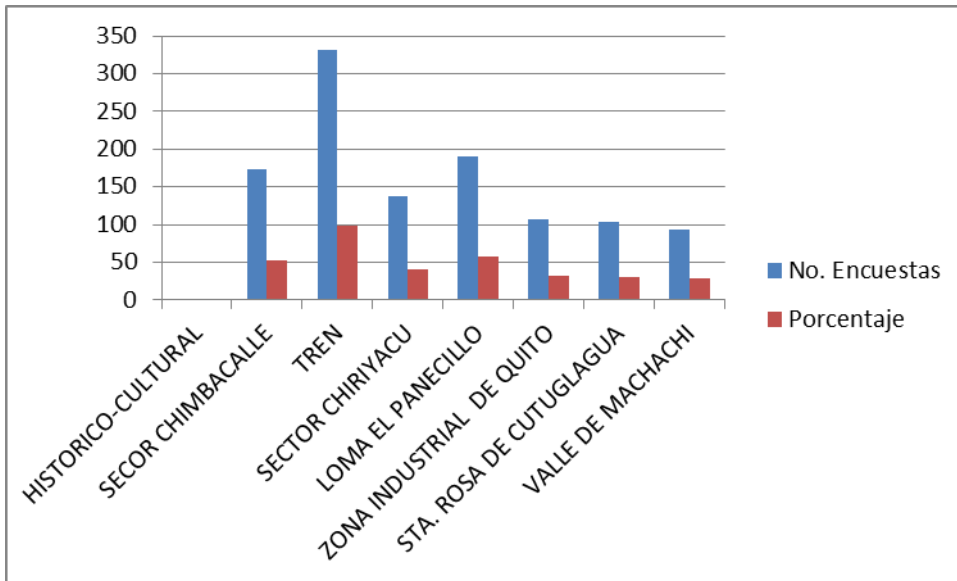
6. Los encuestados seleccionaron los siguientes atractivos sobre los cuales les gustaría que se explicara durante el tour.

<b>NATURALES</b>	<b>PORCENTAJE</b>	
VOLCAN PICHINCHA	37	%
VOLCAN ATACAZO	57	%
VOLCAN PASOCHOA	61	%
VOLCAN RUMIÑAHUI	59	%
VOLCAN COTOPAXI	89	%
VOLCAN CORAZÓN	71	%
VOLCAN SINCHOLAGUA	58	%

VOLCAN ILINIZAS	69	%
VALLE DE MACHACHI	31	%
EL BOLICHE	87	%



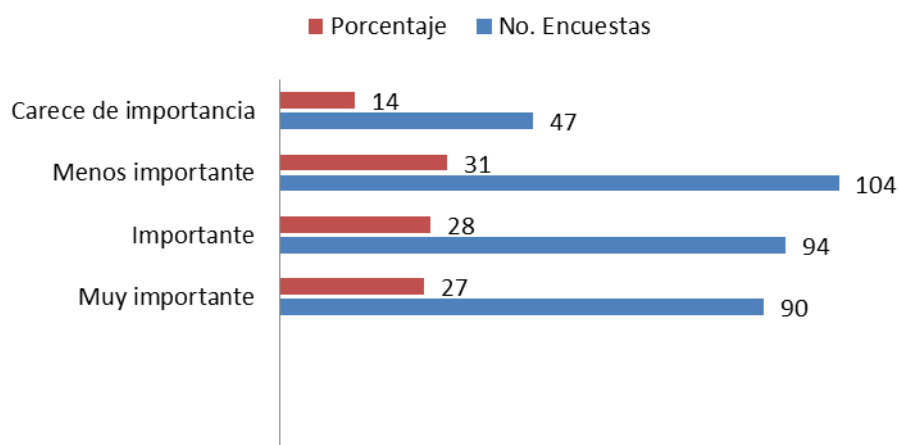
<b>HISTORICO-CULTURAL</b>	<b>PORCENTAJE</b>	
SECOR CHIMBACALLE	52	%
TREN	100	%
SECTOR CHIRIYACU	41	%
LOMA EL PANECILLO	57	%
ZONA INDUSTRIAL DE QUITO	32	%
STA. ROSA DE CUTUGLAGUA	31	%
VALLE DE MACHACHI	28	%



7. Los encuestados calificaron el nivel de importancia de los siguientes temas donde 1 fue muy importante, 2 importante, 3 menos importante y 4 carece de importancia.

<b>NATURALES</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>FORMACION DE LOS ANDES</b>	
Muy importante	27%
Importante	28%
Menos importante	31%
Carece de importancia	14%

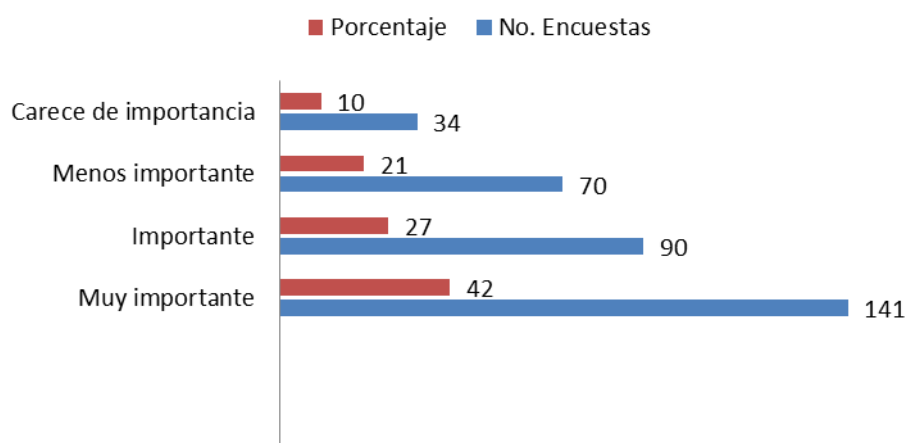
## FORMACION DE LOS ANDES



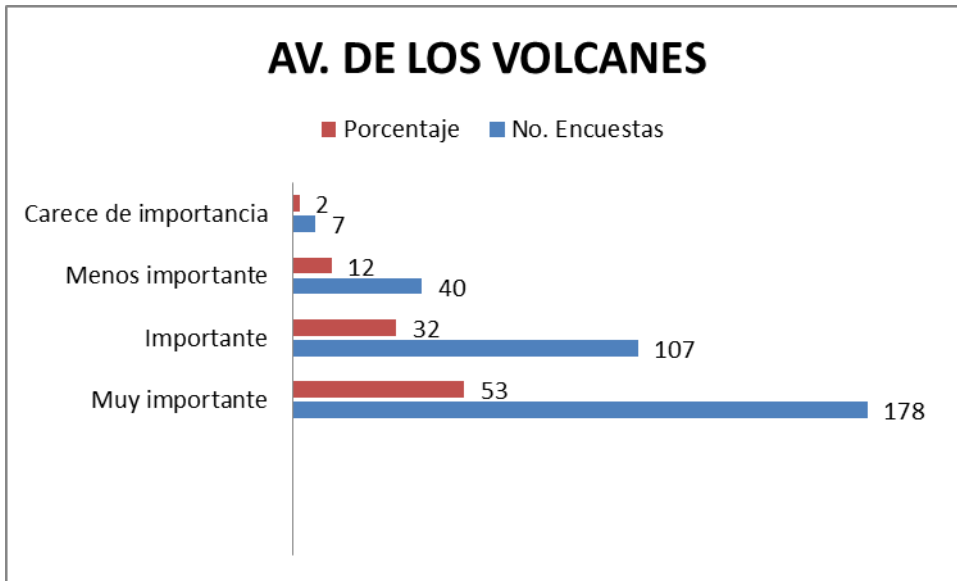
## ALTURAS DE LAS ELEVACIONES

Muy importante	42%
Importante	27%
Menos importante	21%
Carece de importancia	10%

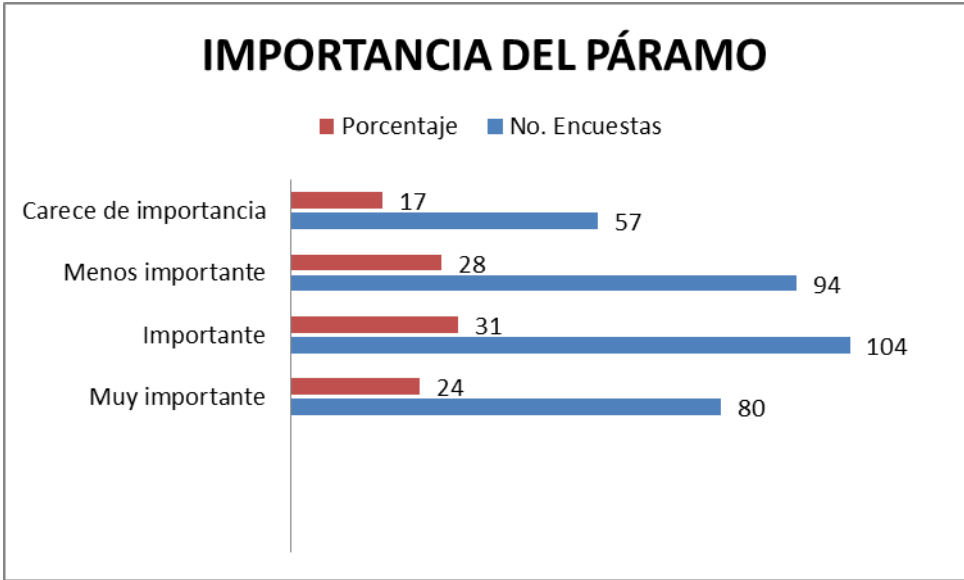
## ALTURAS DE LAS ELEVACIONES



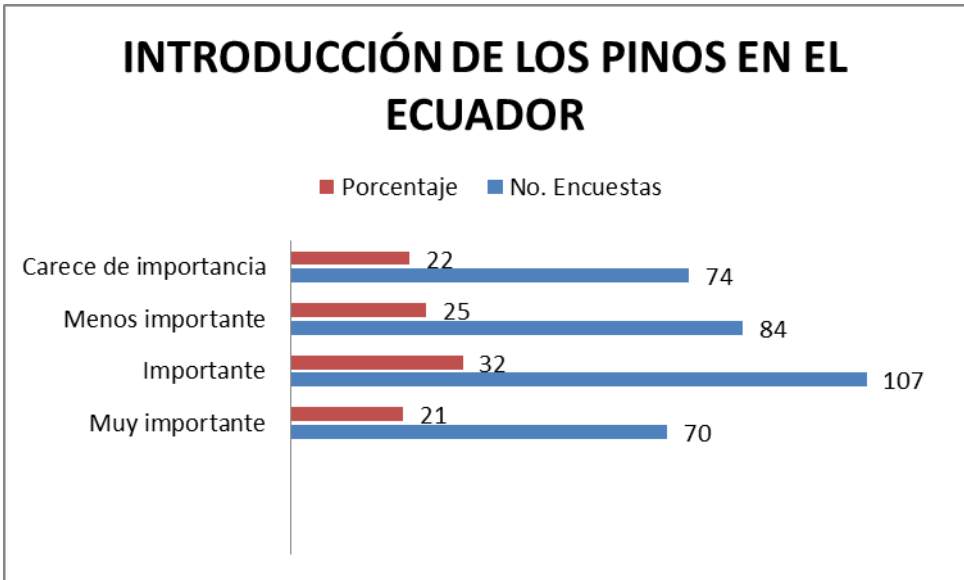
<b>AVENIDA DE LOS VOLCANES</b>	
Muy importante	53%
Importante	32%
Menos importante	12%
Carece de importancia	2%



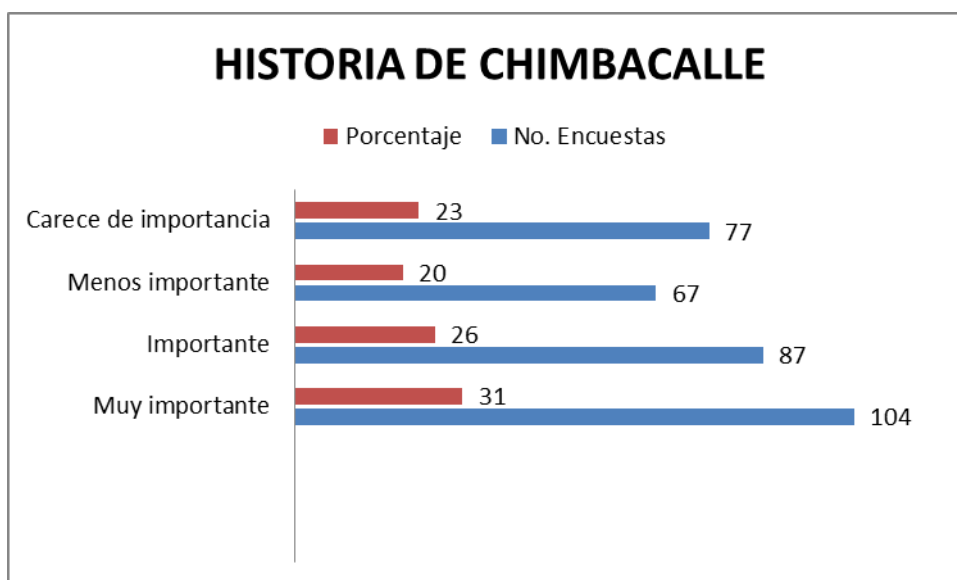
<b>IMPORTANCIA DEL PÁRAMO</b>	
Muy importante	24%
Importante	31%
Menos importante	28%
Carece de importancia	17%



INTRODUCCIÓN DE LOS PINOS EN EL ECUADOR	
Muy importante	21%
Importante	32%
Menos importante	25%
Carece de importancia	22%

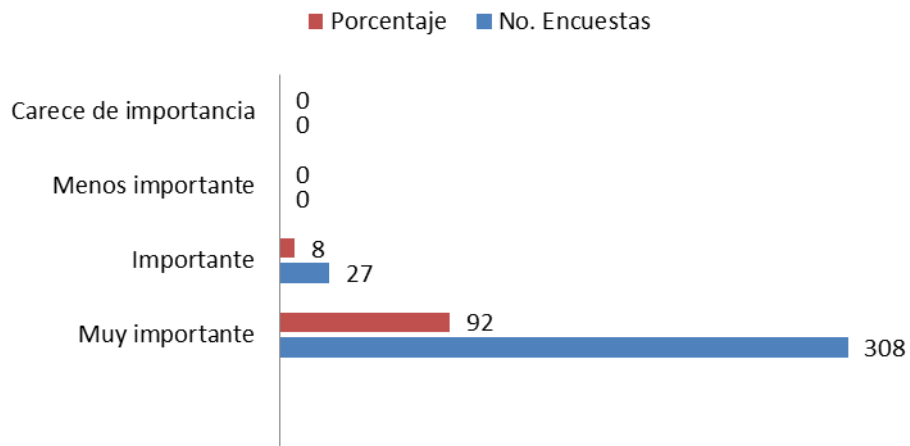


<b>HISTÓRICO-CULTURAL</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>HISTORIA DE CHIMBACALLE</b>	
Muy importante	31%
Importante	26%
Menos importante	20%
Carece de importancia	23%



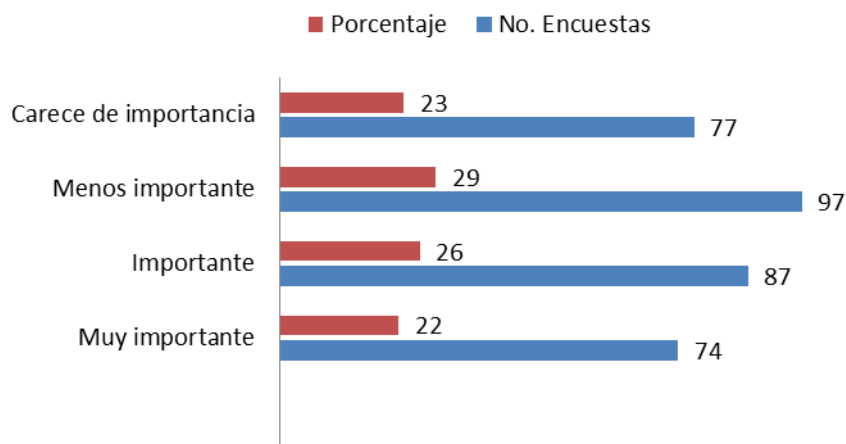
<b>HISTORIA DEL TREN EN ECUADOR</b>	
Muy importante	92%
Importante	8%
Menos importante	0%
Carece de importancia	0%

## HISTORIA DEL TREN EN ECUADOR

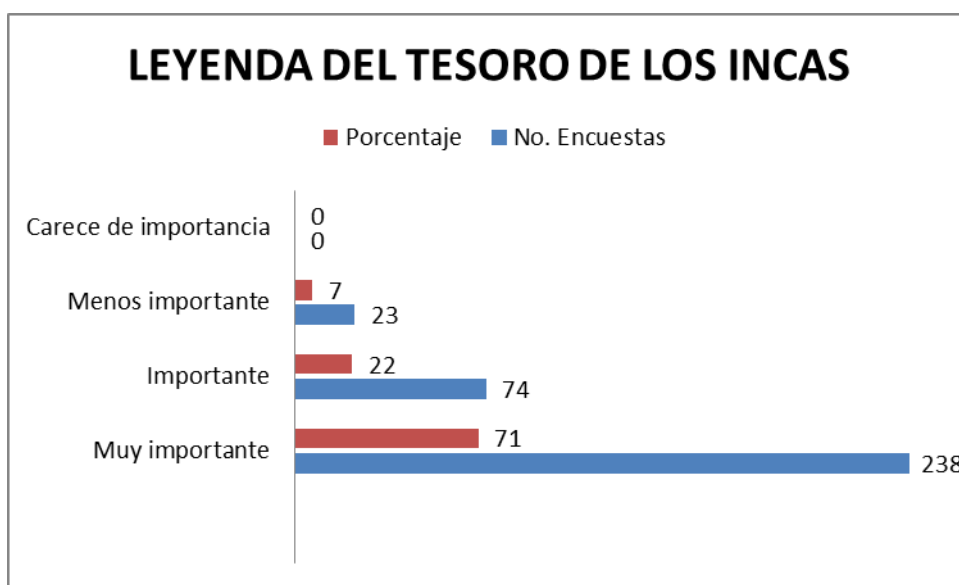


HISTORIA DE QUITO	
Muy importante	22%
Importante	26%
Menos importante	29%
Carece de importancia	23%

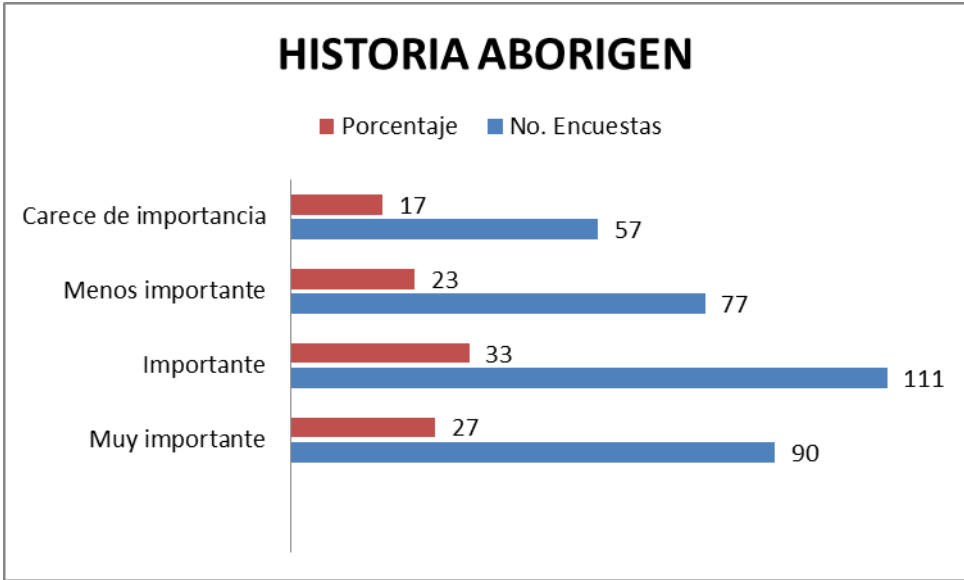
## HISTORIA DE QUITO



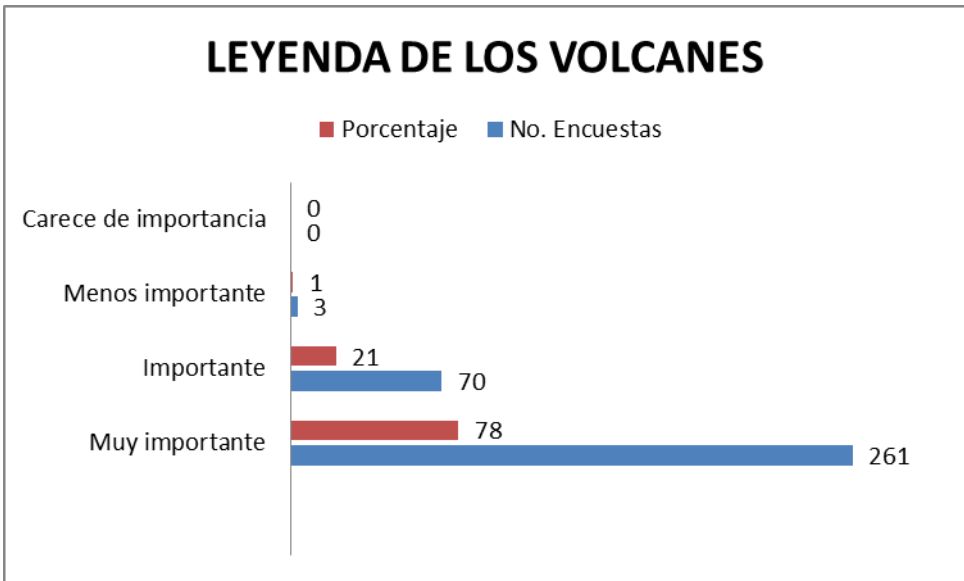
<b>LEYENDA DEL TESORO DE LOS INCAS</b>	
Muy importante	71%
Importante	22%
Menos importante	7%
Carece de importancia	0%



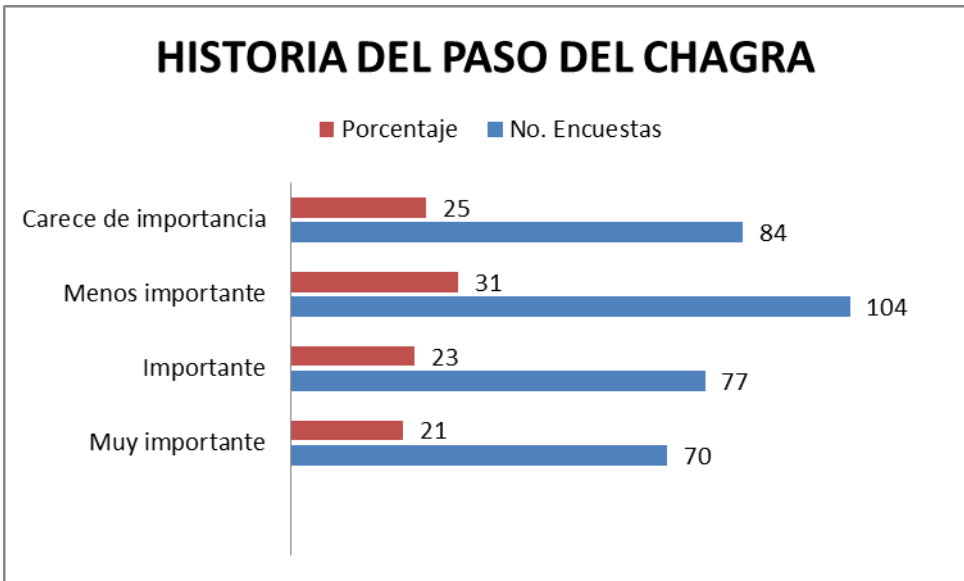
<b>HISTORIA ABORIGEN</b>	
Muy importante	27%
Importante	33%
Menos importante	23%
Carece de importancia	17%



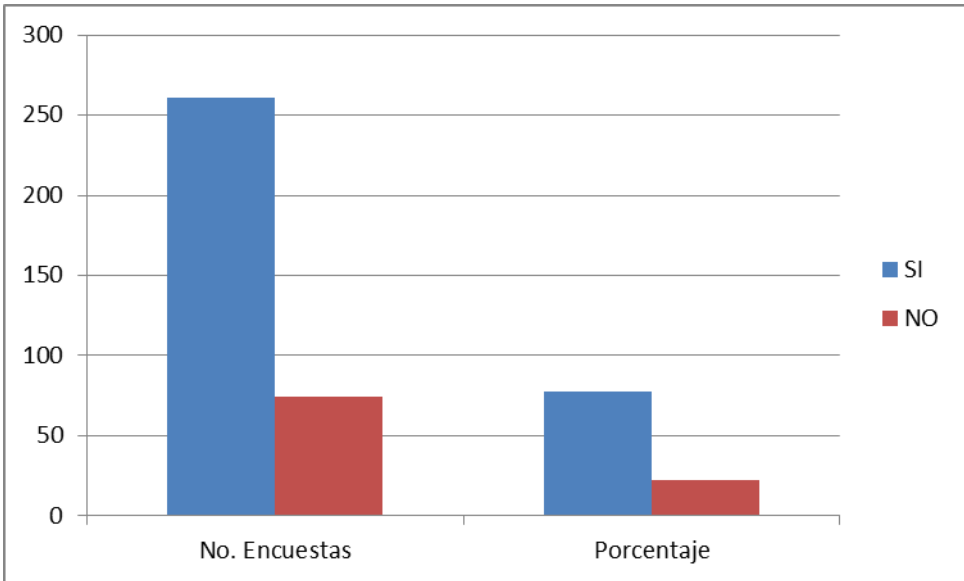
<b>LEYENDA DE LOS VOLCANES</b>	
Muy importante	78%
Importante	21%
Menos importante	1%
Carece de importancia	0%



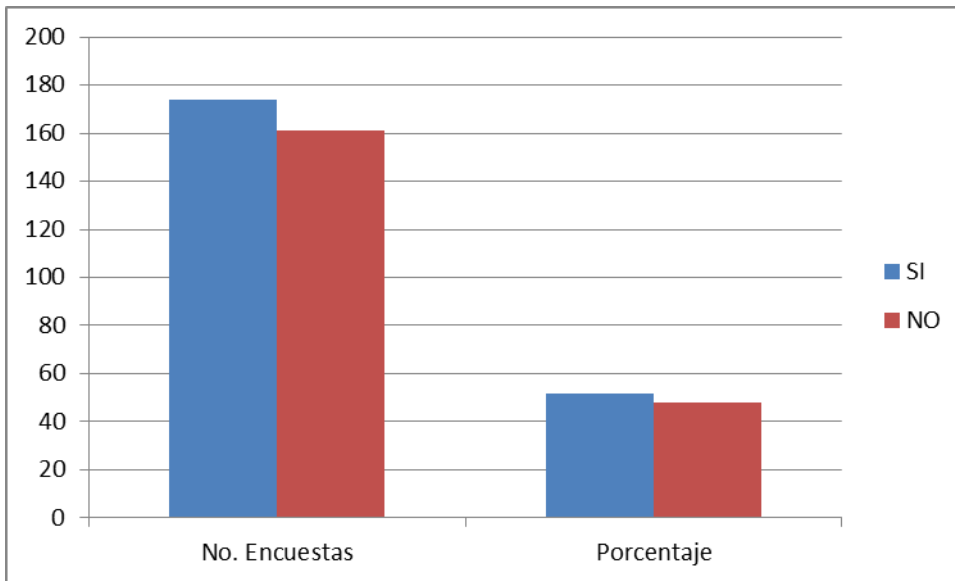
<b>HISTORIA DEL PASO DEL CHAGRA</b>	
Muy importante	20%
Importante	23%
Menos importante	31%
Carece de importancia	25%



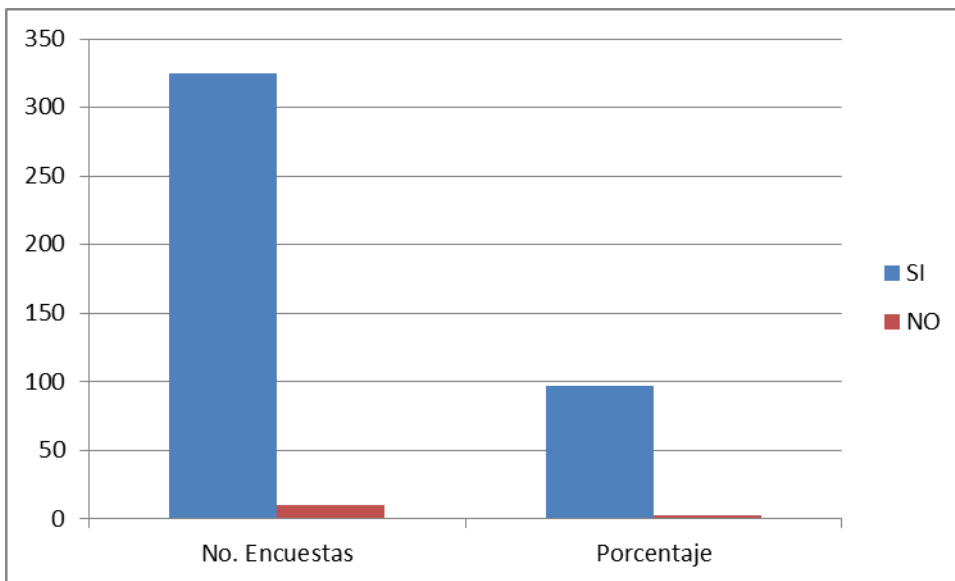
8. Para el 78% de los encuestados el tour cumplió sus expectativas.



9. Para el 52% de los encuestados, la información recibida en el tour fue innovadora y enriquecedora.



10. El 98% de los encuestados recomienda el tour.



### 3.2.2. Análisis e interpretación de las entrevistas a los operadores del ferrocarril hacia la ruta “Tren de los Volcanes”

Se entrevistó a dos funcionarios de FEOP, que operan en la ruta “Tren de los Volcanes”.

El Ing. Diego Villavicencio, jefe de guías de la filial centro de FEOP, expresó que en el caso de la guianza en el tren es necesario estandarizar la información que se da a los

pasajeros en cada grupo, una herramienta necesaria para alcanzar esta estandarización es el guión base, el mismo que debe actualizarse constantemente.

Con respecto a los guiones de las rutas antiguas Camino al boliche y Machachi festivo, estos han servido de base para el desarrollo de la guianza en la ruta Tren de los volcanes debido a que los atractivos presentes en las rutas son similares. El problema con la aplicación de estos guiones es la falta de actualización de la información y la calidad de la información presente en ellos. Por ello, cada guía ha diseñado guiones base propios para desarrollar su guianza en la ruta, lo cual ha generado problemas para estandarizar la información. La misma que se evidencia cuando viajan grupos de pasajeros grandes o chárter divididos en varias unidades.

Por otro lado, el Ing. Andrés Morales guía de excursión de FEEP, expresó que la estandarización de la información turística es muy importante debido a que al recibir todos los turistas la misma información existe una homogeneidad en la experiencia que cada turista tiene durante el recorrido. Para transmitir la misma información turística es necesario utilizar y actualizar constantemente un guión base de la ruta donde se desarrolla la guianza.

En cuanto a la utilización de los guiones Camino al boliche y Machachi festivo para el desarrollo de la guianza en la ruta Tren de los volcanes y a la falta de estandarización de información turística, el Ing. Morales comparte el mismo criterio que el Ing. Villavicencio.

### **3.2.3. Análisis de la observación directa**

#### **Observación directa:**

Durante la investigación realizada, se observó al equipo de guías de turismo desempeñando sus funciones, como son la operación y logística antes y durante el tour, así como también la interacción entre guías y pasajeros durante el desarrollo del mismo.

Por otro lado, se pudo percibir que si bien el número de turistas que manejaba cada guía era excesivo, tenían un alto grado de aceptación e interés hacia la información impartida por su respectivo guía; sin embargo el exceso de personas dificultaba el adecuado manejo del grupo. En cuanto se refiere a la información, cada guía manejaba diferente extensión y diferentes datos, lo cual en ocasiones generó inconformidad en algunos grupos cuando interactuaban entre si en las actividades compartidas.

Finalmente se evidenció que la falta de estandarización de la información proporcionada en la ruta, generó inconvenientes en cuanto a la satisfacción del pasajero sobre el servicio de guianza.

### **3.2.4. Análisis general de la investigación**

1. El nivel de satisfacción de los pasajeros con respecto a la asistencia en general brindada por los guías de turismo y manejo de grupo fue excelente, mientras que el nivel de satisfacción en cuanto a la calidad de información turística proporcionada en la ruta fue regular. Por otro lado, el nivel de satisfacción general después del recorrido fue excelente, la mayoría de pasajeros expresó que el tour cumplió sus expectativas y que lo recomendarían, con respecto a si la información recibida en el recorrido fue innovadora y enriquecedora casi no existió variación entre la respuesta SI 52% y NO 48%, pues aquí se puede determinar que existe problemas en cuanto a la calidad de la información proporcionada.

2. A los pasajeros del tren de los volcanes les interesa que la información proporcionada en la ruta sea de carácter natural e histórico. Además los atractivos naturales sobre los cuales les gustaría que se hable durante los recorridos son los volcanes que se pueden observar en la ruta y el Área Nacional de Recreación El Boliche, mientras que los atractivos históricos son la historia del tren, la loma el Panecillo y el barrio de Chimbacalle.

3. Con respecto al nivel de importancia de los temas relacionados a los atractivos seleccionados por los pasajeros es importante hablar de la altura de las elevaciones presentes en la ruta, de la avenida de los volcanes, de la importancia del ecosistema páramo y de la introducción de los pinos en el Ecuador. En relación a los atractivos históricos es importante hablar acerca de la historia de Chimbacalle, la historia del tren en Ecuador, la leyenda del tesoro de los Incas, la historia aborígen del sector que se visita, y la leyenda de los volcanes que se encuentran cerca de la ruta.

4. La falta de estandarización de información en la ruta se debe a la inexistencia de un guión determinado para la ruta “Tren de los Volcanes”, lo cual ha generado en ocasiones que el nivel de satisfacción del pasajero en cuanto a la cantidad y calidad de información proporcionada por los guías sea bajo, pues cada guía maneja información variada que se basa en guiones base personales.

## **CAPÍTULO IV PROPUESTA DE GUIÓN BASE PARA LA RUTA “TREN DE LOS VOLCANES”**

En base a los insumos obtenidos en el anterior capítulo, se procedió a elaborar el siguiente guión base de la ruta.

### **4.1. OBJETIVOS ESTRATEGICOS**

1. Estandarizar la información proporcionada por los guías de turismo a los pasajeros de la ruta “Tren de los Volcanes”.
2. Incrementar el nivel de satisfacción de los pasajeros con respecto a la información proporcionada en el recorrido.

### **4.2. ELEMENTOS DE LA RUTA**

1. Servicio de guianza
2. Servicio de transporte
3. Servicio de alimentación

### **4.3. DISEÑO DEL GUIÓN**

#### **4.3.1. Aspectos fundamentales del guión**

Lugar	Nombre del lugar a visitar.
Título	Relacionar al título con las actividades y recorrido que se realizará en el tour.
Tipo de tour	Indicar si es Circuito, Paquete o Excursión.
Duración	Señalar el tiempo que tendrá el Tour.
Audiencia	A qué tipo de personas estará dirigido el tour.
Objetivo del tour	Los objetivos deben estar centrados a las necesidades e intereses de los turistas, así como relacionado con el título y la audiencia.
Lugares	Identificar los lugares donde se desarrollará el tour.

Ruta	Se identifica la ruta por donde se dirigirá desde el lugar de salida hasta el destino o destinos y el regreso con poblaciones o lugares de referencia.
Recorrido	Ubicar en orden de visitas los sitios o atractivos.
Paradas	Enumerar las paradas donde intervendrá el guía sea esta para presentarse, dar indicaciones o realizar alguna actividad.

(Córdova, 2004).

#### **4.4. DESARROLLO DEL GUIÓN**

##### **4.4.1. Actividades turísticas**

1. Paisajismo
2. Senderismo en el Área Nacional de Recreación El Boliche
3. Avistamiento de flora y fauna en el Área Nacional de Recreación El Boliche
4. Degustación gastronómica de comida típica en Tambillo, Machachi y Cotopaxi.
5. Agroturismo en el Valle de Machcachi.

##### **4.4.2. Atractivos turísticos**

###### *4.4.2.1. Atractivos naturales*

INVENTARIO DE ATRACTIVOS NATURALES “TREN DE LOS VOLCANES”				
	Nombre del recurso	Categoría	Tipo	Subtipo
1	Macizo del Pichincha	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
2	Volcán Atacazo	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
3	Volcán Cayambe	Sitios naturales	Montañas	Volcanes

4	Volcán Antizana	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
5	Volcán Ilalo	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
6	Volcán Pasochoa	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
7	Volcán Rumiñahui	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
8	Zona agrícola-ganadera del Valle de Machachi	Sitios naturales	Montañas y planicies	Valles
9	Volcán Corazón	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
10	Valle de Machachi	Sitios naturales	Planicies	Valles
11	Volcán Los Ilinizas	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
12	Volcán Cotopaxi	Sitios naturales	Montañas	Volcanes
13	Área nacional de recreación el Boliche	Sitios naturales	Sistema de áreas protegidas	Área nacional de recreación

4.4.2.2. *Atractivos culturales*

INVENTARIO DE ATRACTIVOS CULTURALES “TREN DE LOS VOLCANES”				
	Nombre del recurso	Categoría	Tipo	Subtipo
1	Tren	Realizaciones técnicas, científicas y artísticas contemporáneas	Obras de ingeniería	Transporte
2	Estación de tren “Eloy Alfaro”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
3	Barrio de Chimbacalle	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
4	Loma del panecillo	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
5	Oficinas del diario “El Comercio”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Históricos
6	Estación de tren “Santa Rosa”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura

7	Camino del Inca	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos ; ruinas	Arquitectura
8	Estación de tren “Tambillo”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
9	Estación de tren “Alóag”	Museos y Manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
10	Estación de tren “Machachi”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura
11	Valle de Machachi	Folklore	Manifestaciones religiosas y creencias	Tradiciones y creencias populares
12	Estación de tren “Cotopaxi”	Museos y manifestaciones culturales	Lugares históricos	Arquitectura

#### 4.4.3. Itinerario turístico

##### Itinerario

##### Tren de los Volcanes (Tren+Bus)

Horario	Actividad
08h15	Salida de tren estación “Eloy Alfaro” (Chimbacalle)

09h30	Llegada a estación “Tambillo” (Parada técnica de 20 min)
09h50	Salida de estación “Tambillo”
10h30	Llegada a estación “Machachi” (Parada técnica de 20 min)
10h50	Salida de estación “Machachi”
11h35	Llegada a estación “Cotopaxi” (El Boliche)
11h40	Inicio de actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche
13h00	Inicio de proceso de embarque en los buses designados
13h10	Salida de estación “Cotopaxi” en bus
13h50	Almuerzo en granjas del Valle de Machachi
15h00	Visita a granja de animales o abejas
16h00	Salida de las granjas en bus
16h50	Llegada a estación “Eloy Alfaro” en bus, Fin del tour

### **Tren de los Volcanes (Bus+Tren)**

<b>Horario</b>	<b>Actividad</b>
09h00	Salida de tren estación “Eloy Alfaro” (Chimbacalle) en bus
10h15	Llegada a estación “Cotopaxi” ( El Boliche)
10h20	Inicio de actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche
11h30	Traslado al restaurante asignado
11h45	Almuerzo

12h45	Traslado a estación “Cotopaxi”
13h00	Llegada a estación “Cotopaxi” (Tiempo libre 20 min)
13h20	Inicio de proceso de embarque en el tren
13h30	Salida de la estación “Cotopaxi” en tren
14h15	Llegada a estación “Machachi” (parada técnica 20 min)
14h35	Salida de estación “Machachi”
15h15	Llegada a estación “Tambillo” (parada técnica 20 min)
15h35	Salida estación “Tambillo”
16h50	Llegada a estación “Eloy Alfaro” (Chimbacalle), Fin del tour

## 4.5.GUIÓN BASE

### Introducción

El presente guión se diseñó en base a los requerimientos de los pasajeros de la ruta turística “Tren de los Volcanes”.

**Lugar:** Quito - Área Nacional de Recreación El Boliche.

**Título:** Tren de los Volcanes.

**Tipo de tour:** Excursión.

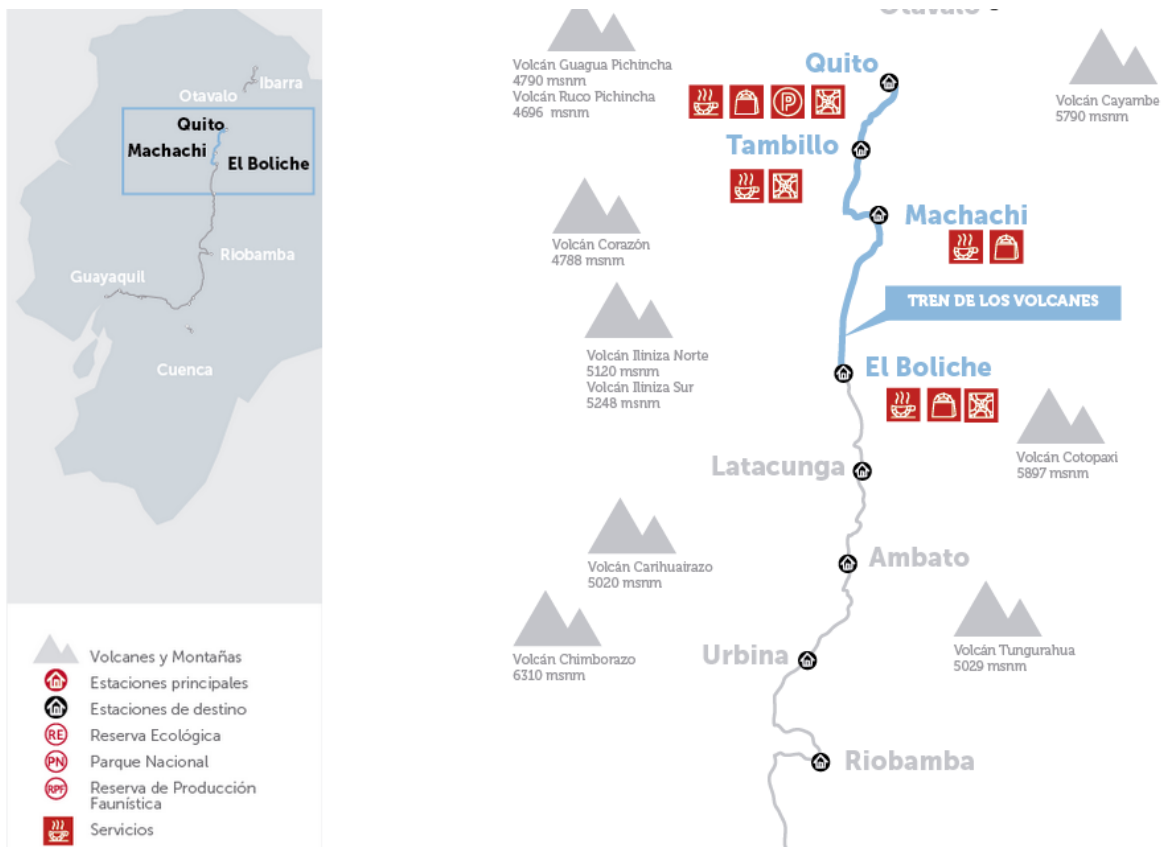
**Duración:** *Full Day* de 8h15 a 16h50 .

**Audiencia:** Hombres y Mujeres de nacionalidad ecuatoriana o extranjera de 2 a 80 años.

**Objetivo de la excursión:** Dar a conocer la importancia histórica del sistema ferroviario nacional y la belleza de sus atractivos turísticos, a través del servicio de guianza e interpretación, complementando con servicio de alimentación y transporte.

**Lugares:** Estación de tren “Eloy Alfaro” Quito - Estación de tren “Tambillo” - Estación de tren “Machachi” - Área Nacional de Recreación El Boliche / Estación de tren “Cotopaxi” – Aloasi.

**Ruta:** Ruta férrea Quito - Tambillo - Machachi - El Boliche en tren ; El Boliche - Aloasi - Quito en bus, tomando la Av. Panamericana Sur y la Av. Simón Bolívar.



(Tren Ecuador, 2014)

**Recorrido:** Estación de tren “Eloy Alfaro” - Estación de tren “Tambillo” - Estación de tren “Machachi” - Estación de tren “Cotopaxi” - Área Nacional de Recreación El Boliche - Granjas turísticas en Aloasi - Estación de tren “Eloy Alfaro”.

**Paradas:**

1. **Bienvenida, presentación y *briefing*.** (Antes de abandonar la estación “Eloy Alfaro” Quito, tiempo 10 minutos).

Buenos días, a nombre de Tren Ecuador les damos la bienvenida a la ruta “TREN DE LOS VOLCANES” Quito-Bolicho-Quito, mi nombre es..... soy el/la guía que les acompañara el día de hoy durante todo el recorrido.

Su atención por favor a continuación indicaré las normas de seguridad que debemos cumplir a bordo del tren y durante todo el recorrido que son las siguientes:

1. Todos los pasajeros deben permanecer en sus asientos cuando el tren abandone y arribe a cada una de las estaciones, se recomienda permanecer sentados durante todo el recorrido, debido a que el tren puede realizar movimientos fuertes.
2. Por su seguridad está prohibido sacar cabeza o brazos por las ventanas debido a que en varios sectores del recorrido hay vegetación cercana a los coches.
3. El coche cuenta con un baño urinario cuyo uso esta restringido a casos de emergencia, en cada parada los pasajeros tendrán el tiempo necesario para utilizar las instalaciones de las diferentes estaciones.
4. Está permitido comer abordo del coche, por favor solicitamos que los alimentos no tengan olores fuertes que puedan molestar a otros pasajeros. Les pedimos también su colaboración para cuidar la limpieza de las unidades colocando la basura en el basurero, ubicado en (señalar).

### **Itinerario**

El recorrido que realizaremos el día de hoy cumple con un cronograma y tiempos establecidos, por lo que es necesario abordar el tren en el tiempo establecido en cada parada.

### **Tren de los Volcanes ( Quito – Boliche 70km)**

<b>Horario</b>	<b>Actividad</b>	
08h15	Salida del tren estación “Eloy Alfaro” (Chimbacalle)	
09h30	Llegada a estación “Tambillo” (Parada técnica de 20 min)	Tiempo de permanencia en la estación será de 20 minutos, tiempo durante el cual se pueden utilizar baterías sanitarias, visitar la cafetería y plaza artesanal.
09h50	Salida de estación “Tambillo”	

10h30	Llegada a estación “Machachi” (Parada técnica de 20 min, presentación folklórica)	Tiempo de permanencia en la estación será de 20 minutos, tiempo durante el cual se pueden utilizar baterías sanitarias, visitar la cafetería y disfrutar de la presentación folklórica.
10h50	Salida de estación “Machachi”	
11h35	Llegada a estación “Cotopaxi” (El Boliche)	Tiempo de permanencia en la estación y en el Área Protegida 1h25, tiempo durante el cual se realizarán actividades.
11h40	Inicio de actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche	Actividades: -Degustación de agua de sunfo. -Visita a plaza artesanal y charla. -Senderismo en El Boliche
13h00	Inicio de proceso de embarque en los buses designados	
13h10	Salida de estación “Cotopaxi” en bus	Tiempo aproximado de traslado hacia las granjas en Aloasi 40 minutos, en donde se almorzará y se realizara actividades.
13h50	Almuerzo en granjas del Valle de Machachi	Menú: -Filete de pollo a la plancha. -Papas cocinadas con salsa de queso.

		-Arroz -Ensalada tradicional. -Bebida -Postre
15h00	Visita a granja de animales o abejas	
16h00	Salida de las granjas en bus	Tiempo de traslado aproximado 50 minutos
16h50	Llegada a estación “Eloy Alfaro” en bus, Fin del tour	

Estación “Eloy Alfaro” Quito



(Tren Ecuador, 2014)

2. **Campanadas, unidades, estación “Eloy Alfaro” y barrio de Chimbacalle** (Al abandonar la estación “Eloy Alfaro” Quito, tiempo 15 minutos).

Entre las distintas formas de comunicación que existen para el movimiento de los trenes en Ecuador están las de tipo auditivo producidos por campanas y las bocinas de las unidades, con distinta duración, los cuales se alternan para transmitir varios mensajes, en este caso son cuatro campanadas cortas que anuncia que las actividades en la estación han terminado

y es la autorización de parte del Jefe de Estación para que el tren pueda abandonar la estación (FEEP, 2010).

A su lado derecho se puede observar un auto ferro el cual es utilizado para el transporte del personal carrilano o agentes de vía, en el pasado estas unidades se utilizaban como medio de transporte de pasajeros, también podemos observar la locomotora a vapor número 14, estas locomotoras utilizaban carbón de coque y agua para generar vapor, la presión del mismo podía movilizar estas pesadas maquinas mediante un sistema de cilindros y bielas, con el pasar del tiempo se modificó el sistema de las locomotoras para utilizar petróleo bunker el cual al combustionar con agua generaba vapor. Hoy en día las pocas locomotoras a vapor que han sobrevivido al pasar de los años utilizan combustible diesel y agua para generar vapor (Castro, 2009).

El día de hoy viajamos con una locomotora electro diesel de origen francés que fue traída al Ecuador en el año de 1992 en el gobierno de Rodrigo Borja, esta locomotora fue rehabilitada por el gobierno actual entre el año 2007 y 2010.

En este momento estamos abandonando la Estación Eloy Alfaro Quito. El 25 de Junio de 1908 llega por primera vez el tren a esta estación, y se la inaugura con el nombre de estación de tren Quito, posteriormente, con el pasar del tiempo se la empieza a conocer como la estación Chimbacalle, por el barrio donde se encuentra ubicada. Finalmente en el año 2008 con el proceso de rehabilitación del sistema nacional ferroviario nuevamente es modificado el nombre de la estación para resaltar al principal precursor de esta obra Don Eloy Alfaro Delgado, este año se reinaugura esta estación con el nombre de Eloy Alfaro (FEEP, 2010).

También podemos observar el tradicional barrio de Chimbacalle. En la época incásica se le conocía como: “Pillcocancho”. La palabra “cancho” se utilizó en esos tiempos para designar a un conjunto de tres o más edificaciones abiertas hacia un patio común; mientras que la palabra “pillco” aludía a ciertas plumas multicolores que solían ofrendarse e incinerarse en la elección de la esposa del inca o coya. La única esposa inca que fue investida de coya en Quito fue Paico Vello o Tocoto Vello, esposa de Atahualpa.

Gracias a un documento colonial perteneciente a los años de 1580, sabemos que conservó el nombre de “Pillcocancho”. Ahí vivían ciertas familias indígenas y tenían sus casas algunos caciques importantes del centro-norte de la sierra que por decisión de políticas

incas pasaron a residir en Quito. Aquellos caciques eran representantes de las comunidades de Cosanga-Pillaro (Panzaleos), Sigchos y Puruhaes.

Dada la presencia de un número considerable de indígenas en el sector, las autoridades españolas, en razón de su política fiscal y de evangelización, decidieron crear a fines del siglo XVI una doctrina o reducción de indios, la misma que pasó a denominarse San Juan Evangelista del Machángara.

La construcción de la doctrina supuso la agrupación de las familias indígenas en un núcleo residencial y la construcción de una iglesia parroquial, la que al parecer se ubicó más abajo del sitio donde a inicios del siglo XX se levantó la hoy llamada iglesia antigua, esta iglesia se encuentra cerca de la estación de Chimbacalle (A una cuadra de la misma). El Pillcocancha y la doctrina de San Juan de Machángara quedaban junto al Capac-ñan o camino real Andino, que de Quito avanzaba hacia el Cuzco.

Este ramal del camino salía desde la esquina meridional de la plaza inca, ocupada hoy día por la actual Plaza Grande, continuaba hacia la plaza de Santo Domingo y proseguía por la actual calle Maldonado. (Actualmente la vía del Trole-Bus). El camino avanzaba hacia el puente levantado sobre la quebrada de Ulla Wanka Yacu o quebrada de Jerusalén (Cumandá) y más abajo cruzaba el río Machángara hasta llegar a Chimbacalle, desde donde se dirigía al sureste, para ascender hacia las lomas de Puengasí, por la actual calle Alpahuasi (Hacia la parte Oriental). El nombre de “Chimbacalle” reemplazó al antiguo nombre de San Juan de Machángara a fines del siglo XVII.

En la búsqueda del significado de Chimbacalle se ha cometido un grave error, debido a la confusión de la palabra “chimba” por “jimba”; palabra que se utiliza para designar la trenza de cabello. En razón de esto algunas personas mencionan que “Chimbacalle” significa “Calle trenzada”.

“Chimba” significa “al frente”, la “otra orilla” de una camino o de un río y se deriva del verbo “chimbana” que significa cruzar o vadear un río; de ahí el nombre de “chimbador”, originalmente dado a las personas que solían ayudar a cruzar los ríos. El término “Chimbacalle”, significa por tanto, “La calle de en frente”. Designación otorgada probablemente por los antiguos usuarios coloniales del otro camino que desde la ciudad salía hacia el sur, por la actual calle Bahía y que conducía a La Magdalena y Chillogallo.

A partir de la construcción de la estación del ferrocarril al sur de la ciudad y la llegada del tren en 1908, el antiguo poblado se convirtió en un barrio moderno, se convirtió en una zona industrial que dio albergue a las primeras fábricas modernas de la ciudad y a las casas de los obreros que se instalaron en sus alrededores. De esta manera, la antigua reducción de indios se convirtió en el primer barrio obrero de Quito. (El Comercio, 2013).

Continuando con nuestro recorrido abandonaremos la ciudad de Quito por la parte Sur, la cual es el área industrial de la capital del Ecuador, razón por la cual ustedes verán fabricas y mercados.

Les invito a observar el paisaje de la ruta.

Tren abandonando la Estación “Eloy Alfaro” Quito o Chimbacalle



(Espinosa, 2015)

### **3. Loma del Panecillo y Macizo del Pichincha ( Al pasar el puente de la Av. Pedro Vicente Maldonado, 10 minutos)**

En este momento a su lado derecho podemos observar la Loma del Panecillo, esta elevación natural fue bautizada así por su parecido con un pequeño pan, se erige en medio de la ciudad como un mirador natural desde el cual se aprecia la belleza andina de la zona y la disposición urbana de la ciudad. El montículo recibió su calificativo de los conquistadores españoles, antes de la llegada de los incas tenía el nombre de "Shungoloma" que en quichua significa "loma del corazón". A la llegada del inca se erigió sobre él un templo dedicado al culto del dios Sol, llamado Yavirac (punto o encuentro del

agua), el cual fue destruido por el indio Rumiñahui mientras resistía con sus tropas al avance español.

La loma del Panecillo, con tres mil metros de altitud sobre el nivel del mar, es una referencia para los quiteños porque marca la división entre el sur y el centro de la ciudad y aún mantiene el legado de la época colonial porque allí se encuentra la Olla del Panecillo, una especie de cisterna circular de ocho metros de profundidad que fue utilizado para el riego de sembríos.

En 1976, el artista español Agustín de la Herrán Matorras realizó en aluminio el monumento a la Virgen Inmaculada que se encuentra en la cúspide del cerro. Está compuesto por siete mil piezas y es considerado como la mayor representación de aluminio del mundo. La obra, es una réplica de la escultura realizada por el artista quiteño Bernardo de Legarda en el siglo XVIII, que reposa en la Iglesia de San Francisco (Quito Turismo, 2014).

La ciudad de Quito tiene una forma alargada, extendiéndose de Norte a Sur con aproximadamente 45km y de Este a Oeste 17km, su forma se debe a que la ciudad fue construida junto a un complejo volcánico llamado el Macizo del Pichincha el cual podemos observar conforme abandonamos la ciudad, este tiene varias cumbres, entre las más importantes tenemos: Guagua Pichincha (Volcán Activo), Rucu Pichincha (Volcán Extinto), Padre Encantado, Cuntur Guachana, Cruz Loma y Cerro Ladrillos (Señalar las cumbres).

El Rucu Pichincha tiene una forma muy peculiar ya que su perfil se asemeja al Mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre, su altura es de 4.698 msnm

Este es un volcán inactivo cuya actividad culminó en el Pleistoceno, desde esta época fue intensamente erosionado por glaciares y otros factores hasta verse reducido a una serie de aristas que aún señalan la presencia de una caldera.

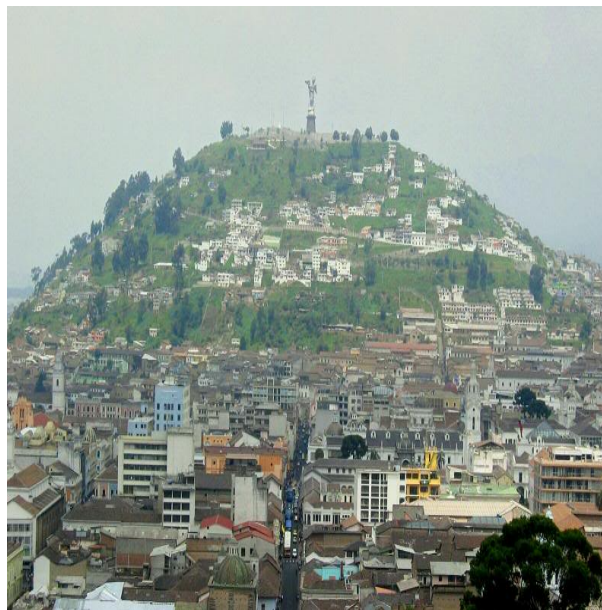
Erupciones históricas atribuidas a este volcán son falsas y se debieron a derrumbamientos y flujos de lodo relacionadas con lluvias excepcionalmente fuertes en el lugar. Es curioso el hecho de que los indígenas hayan bautizado al volcán con este nombre siendo más pequeño que el Guagua Pichincha, Rucu quiere decir viejo y guagua joven, se desprende que los indígenas tenían conocimientos geológicos básicos, gracias al hecho de que sabían que este volcán es anterior al nuevo volcán Pichincha en actividad.

El Guagua Pichincha se encuentra a una altitud de 4.776 msnm, ha sufrido grandes transformaciones en su historia geológica, de él se conoce la construcción y destrucción sucesiva de dos edificios. El primero se formó luego de apagarse el volcán Rucu Pichincha posteriormente colapsó y dejó una caldera de aproximadamente 3.5 Km. de diámetro. Posteriormente se levanta un nuevo edificio volcánico sobre los restos de la caldera, formando la actual. En tiempos históricos Quito ha sido testigo de las erupciones de su temperamental vecino en estas erupciones se formó el actual domo volcánico del Guagua Pichincha.

Este es uno de los volcanes con mayor actividad de la cordillera occidental; su reactivación y última erupción comenzó en octubre de 1999 (Revista Cordillera, S.A.).

Les invito a observar el paisaje que nos rodea.

#### Loma del Panecillo



(Skyscrapercity, 2015)

#### **4. Volcán Atacazo y Tesoro de Atahualpa (Al abandonar la ciudad de Quito, 10 minutos).**

Su atención por favor, a su lado derecho podemos observar el Volcán Atacazo, el cual es un volcán de la Cordillera Occidental, ubicado al sur de la ciudad. Limita el área urbana de Quito y su altura es de 4750 m.s.n.m. Está formado por diversas calderas y varios domos volcánicos. En una de estas calderas, aparece el nuevo volcán denominado Ninahuilca, el cual si está considerado como un volcán activo.

El Atacazo no presenta nieve perpetua en la cumbre, pero puede observarse un manto blanco en la época de invierno. Se puede realizar ascensos a este volcán y durante el trayecto se puede observar plantas nativas como: romerillo, pumamaqui, bromelias, orquídeas y una gran variedad de aves, entre estas: mirlos, tórtolas y huiracchuros. A una altura de 3000 m.s.n.m se encuentra un mirador natural desde cual se puede divisar el sur de la ciudad de Quito y parte de Machachi y Tambillo (IGEPN, 2015).

Adicionalmente del Atacazo se dice que es uno de los lugares donde se escondió el tesoro de Atahualpa, otro de los lugares que también se menciona son los Llanganates que se encuentran en la cordillera oriental y van desde el páramo a la selva. De todos estos lugares dicen lo mismo, que se nubla de pronto, las brújulas y GPS no funcionan y hasta el día de hoy nadie ha encontrado el tesoro.

Una de las historias que más interesantes es la que se describe en el libro El derrotero de Valverde sobre el Comendador de Latacunga hace más de 250 años:

A finales de la década de 1850 el botánico inglés Richard Spruce estuvo dos años en Ecuador por órdenes de su gobierno para obtener semillas de cascarilla (para el tratamiento de la malaria). Accidentalmente en Baños encuentra un extraño documento, una guía escrita por un soldado español durante la primera fase de la conquista, este documento conocido como “el derrotero de Valverde” una copia de este fechada en 1827, pues el original desapareció, fue traducida por Spruce al inglés y lo que ahora queda es solo una traducción que el famoso botánico hizo de este documento.

En el siglo XVIII el Rey envía el documento al corregidor de Tacunga, Puga Pástor, con la orden de seguir las instrucciones y encontrar el más grande rescate de la historia. Al regresar el corregidor reporta que el tesoro es falso y que el obispo, quien iba como veedor de la corona, murió en la expedición; quedando este documento oculto hasta que fue encontrado por el botánico Ingles. Este documento muestra una ruta para llegar al rescate nunca entregado varios siglos atrás. No se sabe quien lo escribió, pero sí que conocía la zona que es descrita en el mismo. Teóricamente este soldado Valverde se hizo rico y en un acto extraño, tal vez en su lecho de muerte, hace llegar al rey su relato. Seis días de viaje por terreno difícil, cuyas características topográficas son descritas en el documento hacen pensar en su veracidad.

Exploradores de todo el mundo siguen viniendo al Ecuador, contratando guías de montaña para buscar el tesoro; para darle un poco de contexto a la historia todo comienza en 1532.

Francisco Pizarro junto a dos centenas de europeos y algunos miles de nativos que lo apoyaban, tomaron como prisionero al emperador de los incas, que regresaba de salir victorioso sobre los Ejércitos de su hermano Huáscar después de una cruenta guerra civil. Ese choque cultural que permitió tomar como prisionero a Atahualpa, impidió a sus tropas, numéricamente superiores, mantener un combate.

Una vez hecho prisionero un monto de rescate fue propuesto, un cuarto lleno de oro y dos de plata, la cantidad de oro y plata que obtuvieron, aunque no completa, fue de 6 toneladas de oro y 11 toneladas de plata. Por que mataron a Atahualpa?, como el botín no llegaba los “secuestradores” empezaron a dudar, pensado que solo les estaban dando largas mientras reunían tropas, es importante mencionar que los conquistadores no tenían idea alguna del tamaño real del Tahuantinsuyo, razón por la cual gran parte del botín se demoró mucho en llegar. Francisco Pizarro tomo una decisión: matar a Atahualpa con una justificándolo con la religión.

Al enterarse de este desastre Rumiñauhi, uno de los generales de Atahualpa, ordeno cambiar el rumbo de las cargas de oro y plata. Cuando Rumiñahui fue capturado cerca de Píllaro, que se encuentra cerca de los Llanganates y a su vez zona que conocía muy bien por ser de ascendencia Puruhá. El gran comandante inca murió sin revelar la ubicación del inmenso tesoro. El tiempo pasó y el tesoro se convirtió solamente en una historia (Derrotero de Valverde (Anhalzer, 1998).

Volcán Atacazo – Ninuhuilca ; Domo Ninahuilca Chico II visto desde el norte



(IGEPN, 2015)

## **5. Poblado y estación Santa Rosa de Cutuglagua (Al ingresar a Santa Rosa, 5 minutos)**

Su atención por favor, en este momento ya hemos abandonado la ciudad de Quito y nos encontramos en la Parroquia de Santa Rosa de Cutuglagua, con respecto al nombre de esta parroquia se conocen 2 significados. Para unos, Cutuglagua viene de los vocablos: CU = grande; TUG = Todos; LA = Resplandeciente; GUA = Ollita, que en resumen, quiere decir ollita grande resplandeciente para todos y para otros Cutuglagua proviene del vocablo CUTU= que significa lugar corto y pequeño lleno de agua, este significado tiene relación con un sitio geográfico, situado en el nororiente de la parroquia donde nacen vertientes de agua.

Antiguamente el territorio que hoy es Cutuglagua fue una cadena de hermosas haciendas. En la actualidad, Cutuglagua se ha convertido en una población que ha ido creciendo paulatinamente, sobre todo por su cercanía a la ciudad de Quito.

A su lado izquierdo podemos observar la estación de tren Santa Rosa, en tiempos antiguos esta estación era un campamento para el personal de mantenimiento de vía y era importante porque la locomotora a vapor se abastecía del agua almacenada en los tanques que se encuentran frente a la estación denominados chimbuzos (FEEP, 2010).

Anteriormente, los campamentos se encontraban ubicados cada 10 kilómetros en la vía férrea, quienes habitaban los campamentos, era una cuadrilla de 10 a 12 trabajadores responsables del mantenimiento y reparación de cualquier desperfecto de la vía. El jefe de la cuadrilla era conocido con el nombre de Sobrestante. Dentro de la cuadrilla también se encontraba el Banderero, cuya función era salir a las 2 de la mañana, para recorrer los 10 kilómetros de vía e informar al jefe de estación, sobre cualquier inconveniente presentado en el tramo, para que se hagan los arreglos respectivos inmediatamente antes de la llegada del tren. Posteriormente la estación de Santa Rosa, también fue considerada como una estación de bandera, es decir aquella estación, en la que los trenes se detienen únicamente, si se observa una bandera colocada fuera de la estación, la que representa una señal de pare y que se utiliza, si de momento existían pasajeros o carga para ser transportados (Com pers. Ron Carlos, 2011).

A más de las estaciones de bandera existían también estaciones regulares, que son aquellas estaciones en las que los trenes paraban normalmente, las mismas que contaban con servicio telegráfico o telefónico y que se encontraban a cargo de un jefe de estación.

## Estación de “Sta. Rosa de Cutuglagua”



(Espinosa, 2015)

### **6. Eucaliptos, Valle de los Chillos, Volcán Ilalo y Volcán Pasochoa (Al pasar el puente de la Av. Simón Bolívar, 10 minutos)**

En este sector podemos observar los árboles de eucalipto o eucaliptus el cual es un género de árboles de la familia de las mirtáceas. Existen alrededor de 300 especies, la mayoría nativas de Australia y Tasmania. En la actualidad se encuentran distribuidos por gran parte del mundo y debido a su rápido crecimiento frecuentemente se emplean en plantaciones forestales para la industria papelera, maderera o para la obtención de productos químicos, además de su valor ornamental. Las hojas jóvenes de los eucaliptos son sésiles, ovaladas y grisáceas, alargándose y tornándose coriáceas y de un color verde azulado brillante de adultas; contienen un aceite esencial, de característico olor balsámico, que es un poderoso desinfectante natural. En aromaterapia se emplea por la parte emocional como un estimulante con efecto de relajación, y por la parte física como antiviral, expectorante y descongestivo nasal.

Los pinos y eucaliptos han sido desde hace ya mucho tiempo los árboles dominantes de los Andes ecuatorianos. Nuestros ojos y memoria están acostumbrados a verlos, e inclusive observamos con ingenua satisfacción que son las plantas recién sembradas a lo largo del país. Sin embargo otra pudiera ser nuestra opinión si revisáramos críticamente la complicada y sin duda paradójica historia de estas dos especies.

En la presidencia de García Moreno llegan las primeras semillas de eucalipto a la sierra ecuatoriana (a una Hacienda en Ambato), enviadas por una familia ecuatoriana de apellidos Aguirre Montufar que se encontraba en Francia y asistió a una feria botánica en

París donde este árbol era la novedad ya que es de crecimiento rápido y sobre todo para secar zonas pantanosas. Las semillas fueron enviadas desde Europa a nombre de García Moreno y se las plantó desde los 1800 hasta los 3300 msnm (Terra Incógnita No 37, 2005). Hacia la izquierda podemos divisar el hermoso paisaje de un valle interandino, donde se encuentra el Valle de los Chillos y las parroquias de Amaguaña y Uyumbicho en las faldas del volcán Pasochoa.

El Valle de los Chillos es un lugar de clima sumamente agradable y su suelo es extraordinariamente fértil, razón por la cual este valle ha sido habitado y cultivado desde tiempos inmemorables, convirtiéndose en una zona con un alto crecimiento de urbanizaciones, villas residenciales y áreas comerciales muy importantes.

En este sector del Valle de los Chillos se encuentra ubicado el Ilaló, un volcán inactivo y altamente erosionado, cuya última erupción fue hace un millón de años. Este volcán constituye una barrera natural que separa al Valle de los Chillos al sur, con el valle de Tumbaco hacia el norte. El volcán Ilaló es una buena opción para realizar caminatas hasta la cruz, ubicada en la cima, a una altura de 3.200 m.s.n.m. Son muchos los grupos de andinistas que inician en el Ilaló sus entrenamientos para subir a otros volcanes. Desde la cima de este volcán la vista es absolutamente maravillosa, en un día despejado se puede disfrutar del paisaje de los valles y volcanes aledaños (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2005).

También podemos observar hacia el sur el volcán Pasochoa, este volcán es de forma truncada, su altura es de 4.199 msnm, en la parte más alta. La caldera se encuentra en la cumbre y tiene 2 km. de diámetro que forma un gran anfiteatro cuya abertura apunta al suroeste. Su base tiene 15 km., nace entre los 2.800 y 3.000 m.

El Pasochoa hoy en día es un atractivo turístico muy importante en la zona por su nivel de biodiversidad, pues parte de este hermoso volcán es un área protegida con una extensión de 500 hectáreas, contiene uno de los últimos reductos de bosque andino de la Sierra ecuatoriana (Quito Adventure, 2015).

Una de las causas de la gran biodiversidad encontrada en esta área natural es la existencia de diferentes ecosistemas, podemos identificar 3 zonas de vida: bosque húmedo Montano Bajo, bosque muy Húmedo Montano Bajo y Páramo Pluvial Sub-andino, cada una con clima, suelo y especies biológicamente diferentes.

Les invito a observar nuestro paisaje.

Quebrada de “Sta. Rosa de Cutuglagua”



(Espinosa, 2015)

### **7. Estación de tren Tambillo (Al ingresar a Tambillo, 5 minutos)**

Su atención por favor, en este momento estamos llegando al poblado de Tambillo, este es uno de los asentamientos más antiguos del país, la palabra Tambillo se deriva del término castizo que aparece la de raíz lingüística quechua **Tampu** que con el transcurrir del tiempo se convirtió en **Tambo** (Hospedaje - Posada), también parte del sistema de logística de los ejércitos incas y parte del sistema de comunicación de los chasquis.

Estamos por llegar a la estación de Tambillo, hoy se la ve ligera y pequeña pero en su tiempo con la incorporación de la red ferroviaria, cobro una energía nunca antes vista, esta estación era testigo de cientos de viajeros de la maquina ferroviaria llevando todo tipo de pasajeros y mercadería. Era además el último respiro del convoy antes de llegar a la gran ciudad, además fue una importante estación, los ingresos de muchos habitantes dependían de los servicios que prestaban a los pasajeros del ferrocarril (FEEP , 2010).

Por favor recuerdo a todos los pasajeros que en esta estación realizaremos una parada técnica de 20 minutos, tiempo durante el cual ustedes pueden visitar nuestra cafetería y degustar las deliciosas empanadas de viento que son el producto estrella de la estación.

Es importante mencionar que el tren debe cumplir con los tiempos establecidos por lo cual cuando sea tiempo de abordar el coche los guías de turismo realizaremos 3 llamadas por altavoz, se recomienda a todos los pasajeros que no se alejen de la estación.

Bienvenidos a estación Tambillo.

## Estación “Tambillo”



(Tren Ecuador, 2014)

### **8. Historia del tren ( Al abandonar la estación Tambillo, 20 minutos)**

Su atención por favor, en este momento estamos abandonando la estación Tambillo, en aproximadamente 40 minutos estaremos arribando a la estación “Machachi”. Todas las estaciones que el día de hoy visitamos hace mucho tiempo atrás fueron estaciones importantes para el desarrollo económico del Ecuador.

En el Ecuador la construcción del ferrocarril marcó un antes y un después en la historia de nuestro país.

Imaginémonos al Ecuador en el año de 1830, a inicios de la vida republicana, la gente no salía de su lugar de origen, salvo los soldados, comerciantes y uno que otro aventurero, porque era un país incomunicado, sin vialidad.

El camino de herradura que enlazaba Quito con Guayaquil era una aventura que obligaba al viajero a hacer su testamento antes de la larga y peligrosa travesía, cruzando por contrastantes climas: fríos intensos del páramo y el asfixiante calor de las selvas costaneras, cruzando por primitivos puentes colgantes, expuestos a los asaltantes y variedades de insectos y reptiles. El manejo de la carga era atendido por miles de indios y para su transporte se utilizaban llamas, burros y mulas que tardaban en llegar entre 15 a 30 días (Meneses, 2006).

Las vías que unían a las diferentes ciudades eran llamados “Caminos para pájaros y no para hombres”.

Pese al aislamiento en el que el Ecuador se encontraba se tenían noticias de que el invento emblemático de la revolución industrial, el ferrocarril a vapor, estaba cambiando al mundo.

El presidente Gabriel García Moreno, consideró que la construcción de un ferrocarril era la solución al problema vial, que permitiría el desarrollo del comercio y la industria. Por tal motivo en 1861 se firma el decreto presidencial para la licitación de la construcción del ferrocarril en el Ecuador. En 1873 comenzaron los trabajos de construcción, y hasta 1875 año en que fue asesinado, se lograron construir 45 Km. desde Yaguachi a Naranjito (FEEP, 2010).

La idea de García Moreno fue la construcción del ferrocarril desde Yaguachi, hasta Sibambe donde se conectaría con la carretera Sibambe (Nariz del Diablo)– Quito.

Durante 20 años la obra de Moreno avanzó muy poco, pues los gobiernos no prestaron la debida importancia al proyecto hasta que con la revolución liberal Eloy Alfaro llega a ser Presidente en 1895 y se propuso finalizar el ferrocarril y llevarlo a las alturas de los Andes aunque no contaba con el presupuesto suficiente. Sus enemigos decían que era una patraña para atacar los fondos del estado.

Para esto delegó el estudio de un nuevo trazado al ingeniero norteamericano Sighald Muller, quien demoró más de 2 años en terminar su informe y calificó al proyecto “El ferrocarril más difícil del mundo” debido a los obstáculos que debía enfrentar.

Tras el afán de Alfaro de realizar su proyecto el conoce a Archer Harman a través de su Ministro del Exterior en New York. Harman era el candidato perfecto para liderar el proyecto, pues el norteamericano ya había trabajado en empresas ferroviarias.

En 1897 el presidente Eloy Alfaro y Archer Harman constituyen la empresa “Guayaquil and Quito Railway Company” en Estados Unidos de Norte America, dirigida por Archer fue el gerente general de la empresa, mientras que su hermano el Mayor John Harman fue el ingeniero en jefe, la empresa asumió la construcción a un costo aproximado de 17 millones de dólares.

Hubo una frecuente dificultad en contar con capitales nacionales para financiar las obras, por esta razón Harman partió a Inglaterra en búsqueda de capitales para costear los trabajos. Esto no fue fácil ya que el país no había sido un buen pagador de la deuda inglesa (deuda de la independencia heredada de la Gran Colombia)

En Londres, Harman encuentra a Sir. James Sivewright, quien fue uno de los mayores inversionistas del ferrocarril.

Cuando comenzaron los trabajos con la compañía norteamericana, un sinnúmero de trabajadores nacionales y extranjeros buscaron trabajar en la obra debido a los buenos salarios que se les ofrecía, con el pasar del tiempo empezaron a morir los obreros por el fuerte clima del Ecuador y las enfermedades que azotaban la época como el paludismo, disentería y la fiebre amarilla, además de frecuentes ataques de serpientes X, mosquitos, niguas y garrapatas. Los empleados empezaron a renunciar por el peligro de trabajar en la obra a tal punto que se empezó a rumorar que el mismo demonio estaba en contra del ferrocarril, en el sector de río Chimbo en la época invernal, bajó un gigantesco alud causando la muerte de cientos de trabajadores, destruyendo casas y 10 Km. Vía férrea, por tal motivo en el año 1900 se decidió contratar a 4000 jamaquinos para continuar con la construcción, ya que se les consideraba mano de obra calificada por la experiencia adquirida en la construcción del ferrocarril en su país (FEEP, 2010).

Cuando el tendido de la riel llegó a Sibambe, todos quedaron admirados del zigzag al filo de la montaña, diseñado por John Harman, para hacer subir de retro al ferrocarril. Trayecto que fue bautizado como la **Nariz del Diablo**, por la forma de la montaña.

Debido a presiones de los habitantes de Riobamba, Alfaro se vio obligado a modificar el trazado original para que el tren entrara a esta ciudad.

Luego de 11 largos años de construcción y durante su segundo gobierno, Eloy Alfaro logró completar los 452 Km. De vía desde Durán hasta Quito.

El ferrocarril fue inaugurado el 25 de junio de 1908, coincidiendo con el cumpleaños número 66 de Eloy Alfaro. Cuando la locomotora número 8 llegó a Quito cerca de 50.000 habitantes lo recibieron con un ambiente de fiesta, bandas de música, juegos pirotécnicos, calles adornadas y embanderadas, además de una campanada a cada hora de parte de la iglesia. Fueron decretados 4 días de fiesta nacional.

Como acto de inauguración la hija del Alfaro, América Alfaro colocó un clavo de oro en el último riel de la estación Chimbacalle (Meneses, 2006).

Alfaro no se conformaría y continuaría con los proyectos para enlazar el país con el ferrocarril. En las orillas del Machángara, bautizó con una pala la construcción de la ruta Quito – Ibarra, como una prolongación del ferrocarril para integrar esta ruta con Colombia.

El éxito del ferrocarril abrió las puertas para su expansión. Futuros gobiernos construyeron la vía Sibambe a Cuenca, proyectándola hasta Loja, para unir al sur, donde circulaba

dinero peruano, por las malas condiciones de las vías de comunicación. Otros ferrocarriles, que fueron parte del sistema nacional son:

- Guayaquil a Salinas
- Machala a Pasaje y Piedras
- Chone a Bahía de Caráquez
- Manta a Santa Ana
- Ibarra a San Lorenzo

La construcción del ferrocarril permitió, la unidad y la modernización del país, a través del comercio de la costa con la sierra, hay que destacar que el ferrocarril ayudó mucho en el desarrollo de varias industrias como, Bretaña (textiles), cervecera nacional, cementos Chimborazo, entre otros.

Sin embargo, a finales de los años 70 y principio de los 80 inicia la decadencia del ferrocarril ecuatoriano por su competencia con el vehículo de carretera y falta de interés de los gobiernos. Con el pasar de los años y el invierno poco a poco las estaciones y la vía férrea se fue deteriorando, las locomotoras y coches se guardaron en Duran y Chimbacalle hasta quedar oxidadas y así el tren en Ecuador casi murió por completo.

100 años después de la inauguración del tren del sur Guayaquil – Quito, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural declara al sistema ferroviario nacional como patrimonio cultural del estado “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico” y así empieza la rehabilitación del Tren en Ecuador.

Tras la rehabilitación del sistema ferroviario, hoy en día tenemos totalmente operativas las rutas Guayaquil – Quito, Otavalo – Salinas de Ibarra y El Tambo – Coyocor.

El tren dejó de ser un medio de transporte de carga para convertirse en uno de los principales proyectos turísticos que fomenta el desarrollo social y económico de las comunidades que se asientan cerca de la vía férrea (FEEP, 2010).

Les invito a observar nuestro paisaje, al mirarlo ustedes se darán cuenta de el porque se lo denomino “El tren mas difícil del mundo” pues imaginen construir un tendido de la costa a la sierra cruzando los Andes hace mas de 117 años.

(mostrar material fotográfico)

## Inauguración de la estación “Quito” 1908



(s.a. , s.f.)

### **9. Estación de tren Alóag (Al cruzar la Av. Panamericana Sur e ingresar a Alóag, 10 minutos)**

Su atención por favor, en este momento a su lado derecho podemos observar la estación de Alóag la cual fue una estación de bandera o de paso, desde este punto se puede observar con mayor claridad a la población de Alóag con su gran iglesia central, en la actualidad en sus cercanías se encuentra un gran depósito de balasto, pues es una estación campamento donde se almacena el balasto y los durmientes de madera para el mantenimiento de la vía férrea.

El Balasto son piedras sobre las que se asienta la vía férrea usándose como un colchón para amortiguar el tránsito de los trenes y también permitir el drenaje de las lluvias. Estas proceden de canteras de Pintag en las que son molidas otras piedras mayores, se transportan en volquetas hasta donde pueden ser cargadas en trenes especiales con tolvas para su descarga en la vía., por otro lado los durmientes son estas piezas rectangulares de madera cuya función es absorber las vibraciones de las rieles al pasar el tren (FEEP, 2010). Les invito a observar el paisaje.

## Balasto de la vía férrea



(Tren Ecuador, 2014)

### **10. Volcán Corazón, Volcán Sincholagua y Volcán Rumiñahui (Al cruzar los sembríos de trigo del ejercito, 5 minutos)**

Su atención por favor a su lado derecho podemos observar un el volcán Corazón, el cual posee una temperatura media anual de 11,9 grados centígrados. Su flora se encuentra formada de plantas tales como: gramíneas, pajonal, chilca y almohadillas. En cuanto a su fauna, si hay suerte se pueden observar; zorros, raposas, conejos de monte, quilicos, entre otros.

Antiguamente este volcán era conocido por los panzaleo, cultura aborigen del sector, como Guallancatzo que quiere decir “Camisa de Noche”, debe su actual nombre a las dos quebradas existentes en la ladera noroccidental, las cuales vistas a distancia, parecen unirse y dar forma de un corazón invertido. El corazón tiene una altura de 4782 msnm, con un terreno de roca suelta, pajonales y arenales. El nivel técnico para la ascensión es medio y la duración es de 8 a 10 horas (Revista Cordillera, S.A.).

A su lado izquierdo podemos observar el volcán Sincholagua con 4873 msnm, el Sincholagua es un volcán extinto ubicado a 45 Km. al sureste de Quito. La subida al Sincholagua es verdaderamente un reto, y el acceso es más limitado que a otros picos del Ecuador lo que lo hace menos frecuentemente escalado y más insólito y especial.

Sus picos más altos se ven erosionados como chimeneas y es todo lo que queda después de la actividad volcánica y anteriores erupciones (Cruz, 2000).

Continuando al Sincholagua hacia el sur, podemos observar al Volcán Rumiñahui con 4722 msnm, se encuentra a 26 km de la ciudad de Quito entre las provincias de Pichincha y Cotopaxi.

Levantándose desde el extremo este del nudo de Tiopullo, este volcán se constituye un excelente mirador de los volcanes de esta zona. Rumiñahui significa cara de Piedra en idioma quichua. Este volcán apagado y extensamente erosionado presenta una caldera de la que han quedado sus paredes orientales y restos solamente de las demás, estas paredes alcanzan hasta 800 metros desde su base, esta impresionante altura podría deberse al colapso de la cámara magmática bajo el volcán (Andeshandbook, 2005).

Les invito a observar la belleza de los volcanes que nos rodean.

#### Volcán Corazón



(Espinosa, 2015)

#### **11. Estación “Machachi” (Al ingresar al poblado de Aloasi, 3 minutos)**

Su atención por favor, en este momento estamos ingresando al poblado de Aloasi, en aproximadamente cinco minutos estaremos arribando a las estación Machachi, la cual esta situada en las faldas del monte Corazón, a dos kilómetros y medio al occidente de la cabecera cantonal Machachi, esta estación del ferrocarril era conocida como “San Javier” la misma que al pasar del tiempo cambiaria de nombre a Estación Machachi. Calificada como una de las más famosas porque atrajo cientos de hechos que cambiaron la cotidianidad del lugar y su área de influencia, la estación género en sus pobladores una cultura ferroviaria que ha sido acuñada a través del tiempo y conservada por generaciones (FEEP, 2015).

Por favor recuerdo a todos los pasajeros que en esta estación realizaremos una parada técnica de 20 minutos, tiempo durante el cual ustedes pueden visitar nuestra cafetería y

degustar las deliciosas habas con choclo y queso que son el producto estrella de la estación así como también el exquisito chocolate caliente.

También invito a todos los pasajeros a disfrutar de la presentación folclórica que acompañara nuestra parada desde la plazoleta de la estación.

Es importante mencionar que el tren debe cumplir con los tiempos establecidos por lo cual cuando sea tiempo de abordar el coche los guías de turismo realizaremos 3 llamadas por altavoz, se recomienda a todos los pasajeros que no se alejen de la estación.

Bienvenidos a estación Machachi.

Estación “Machachi”



(Tren Ecuador, 2014)

## **12. Avenida de los volcanes, Volcán Ilinizas e Historia de los volcanes (Al abandonar la estación Machachi, 15 minutos)**

Su atención por favor, en aproximadamente 45 minutos estaremos arribando a la Estación Cotopaxi, la segunda estación mas alta del sistema nacional ferroviario con 3547 msnm.

A lo largo de nuestro recorrido hemos podido observar varios volcanes pues estamos cruzando por la famosa “Avenida de los Volcanes”, esta denominación la dio el científico Alexander Von Humboldt en 1802, cuando el visito al Ecuador atraído por la ciencia empezó a ascender a alguna elevaciones y fue ahí cuando se dio cuenta que la ubicación de los volcanes de Ecuador se ubican formando una avenida, pues los Andes ecuatorianos contienen dos cordilleras bastante simétricas separadas por una cuenca estrecha.

La Avenida de los Volcanes se extiende desde la provincia de Imbabura al norte hasta la provincia de Chimborazo al sur (CAPTUR, 2014).

En Ecuador continental tenemos 84 volcanes de los cuales 8 están activos y son: Nevado Cayambe 5790 msnm, Guagua Pichincha 4776 msnm, Chacana 4493 msnm, Sumaco 3732

msnm, Cotopaxi 5897 msnm, Reventador 3562 msnm, Tungurahua 5023 msnm y el Sangay 5260 msnm (IGEPN, 2015).

A su lado derecho podemos observar Los Ilinizas, la cumbre norte tiene 5105 msnm y la sur 5245 msnm, en esa área esta ubicada un área protegida, La Reserva Ecológica Los Ilinizas la cual posee atractivos de gran belleza e importancia, gracias al rico potencial natural de esta área protegida que recibe una gran afluencia de turismo nacional y extranjero.

En todo este sector se asentó hace mucho tiempo atrás una cultura aborígen a la cual la conocemos como los Panzaleo, las culturas aborígenes del Ecuador solían venerar a las elevaciones que les rodeaban, ellos creían que las elevaciones tenían espíritu el cual los protegía, se dice que en esta comunidad Panzaleo habitaba una bella joven llamada Teoniza, ella era la hija del cacique de los Panzaleo. Un día llegó a este sector un joven campesino de otra comunidad y al ver a Teoniza quedó enamorado de ella y ella de él, ellos empezaron a salir a escondidas y su amor empezó a aflorar hasta que el cacique se dio cuenta de lo que ocurría con su hija y mandó al shamán a que mate al joven en el sector de los Ilinizas, La princesa Teoniza al ver que el joven fue acecinado decidió quitarse la vida en el mismo lugar donde murió su amado. El shamán al ver este acto de amor decidió devolverles la vida para que estén juntos por toda la eternidad, pues los convirtió en los Ilinizas, Teoniza es el iliniza sur y el joven es el iliniza norte, el más alto.

Hasta el día de hoy están juntos, pero la historia no termina así, se dice que el joven empezó a descuidar a su amada y salir a cuidar los campos, Teoniza se empezó a aburrir y fue ahí cuando ella observó a una elevación fuerte, alta y de cabellera blanca; El Cotopaxi, Teoniza y el Cotopaxi empezaron a salir a escondidas del Iliniza norte, estas salidas se empezaron a hacer rutinarias hasta que un día un volcán que está atento a lo que pasa a sus alrededores se dio cuenta de lo ocurrido, el Rumiñahui.

El Rumiñahui al ver lo que pasaba entre el Cotopaxi y Teoniza, decidió contar lo ocurrido al joven, quien en un principio no creyó lo que le contaba el Rumiñahui y decidió seguir a su amada. Al hacerlo se dio cuenta de la verdad, el joven era sumiso razón por la cual no entró en conflicto con el Cotopaxi pero sí reclamó a su amada.

Teoniza regresó al lado del joven, se dice que ella empezó a llorar, lloro por meses, años, décadas, hasta que su amado lo perdonó, fruto de esas lágrimas de color turquesa se formó la hermosa laguna del Quilotoa. El joven al perdonarla decidió generar una densa neblina todas las mañanas que cubre los Ilinizas para evitar que el Cotopaxi vea a su amada.

El volcán Cotopaxi no podía quedarse solo y es así como viro su cara hacia el sur y se empezó a fijar en la mana Tungurahua, pero como todos sabemos la mama ya tiene un taita, el mas alto del Ecuador, el Chimborazo. Pese a que el Cotopaxi sabía que el taita Chimborazo es el volcán más alto del país, decidió desafiarlo para quedarse con la mama y fue asi como el taita Chimborazo de un solo golpe decapito al Cotopaxi, su cabeza cayo a su lado y hoy en día se la llama Morurco (Guión Base FEEP, 2010).

Espero que les haya gustado esta leyenda sobre los volcanes que nos rodean, les invito a observar el paisaje.

### Volcán Los Ilinizas



(Espinosa, 2015)

### **13. Las tres Marías ( Al iniciar la subida del Chaupi, 2 minutos)**

A su lado derecho podemos observar tres elevaciones de similar forma y altura, se trata de el volcán Santa Cruz, Chaupi o Tres Marías que es en realidad un complejo volcánico de varios cerros, una caldera y varios flujos de lava. Los cerros principales son: santa Cruz 3.897 msnm, Loma Pupuntío 3.978 msnm y Loma Saquigua 3.839 msnm. Otros pequeños cerros de escoria están presentes en este complejo. Hacia el sur se nota un flujo de lava con dirección norte - sur procedente tal vez de la Loma Pupuntío.

En cuanto a la caldera está formada por partes de las paredes orientales y sur constituidas por el cerro Samilpamba 3.805 msnm, Del centro de esta caldera habría partido otro flujo de lava con dirección norte en edad no especificada (Guión Base FEEP, 2010).

Continuemos observando el paisaje, el cual empezara a cambiar conforme empecemos a subir.

## Las tres Marías



(Espinosa, 2015)

### **14. Estación “Cotopaxi” (Al cruzar el puente de Romerillos o Av. Panamericana Sur, 5 minutos)**

Su atención por favor en este momento nos encontramos en la provincia de Cotopaxi, en aproximadamente 15 minutos arribaremos a la estación Cotopaxi, nuestra última parada en tren, por favor se solicita a todos los pasajeros desembarcar con todas sus pertenencias y revisar que no olvidan nada a bordo.

Una vez que desembarquemos realizaremos actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche, para lo cual es necesario que todos identifiquen la bandera de color ....., la misma que distinguirá nuestro grupo para las actividades y para el traslado en bus.

Las actividades que realizaremos serán las siguientes:

- Degustación de agua de sunfo.
- Visita a la plaza artesanal.
- Caminata de 45 minutos en el sendero Quishuar o Romerillos en El Boliche.

(El orden de las actividades varía dependiendo el número de coche asignado)

Si algún pasajero tiene problemas de mal de altura o soroche así como hipertensión no medicada, se recomienda que no realicen la caminata debido a que estamos a 3547 msnm, en caso de que alguien se sienta mal en el recorrido por favor hágame saber.

Los pasajeros que decidan no realizar las actividades pueden visitar nuestro café del Tren y degustar de deliciosa comida como fritada, choclo mote con mapahuirra, quimbolitos, entre otros.

Se recuerda a todos los pasajeros que el bus abandonará el área a las 13h10, a las 13h00 empezaremos a abordar la unidad.

### Tren ingresando a la estación “Cotopaxi”



(Espinosa, 2015)

#### **15. Estación “Cotopaxi” (Al ingresar al triángulo de inversión, 3 minutos)**

Su atención por favor, hemos ingresado a un triángulo de inversión el cual se utiliza para dar la vuelta el convoy para que el tren pueda regresar por la misma ruta, a lo largo de la historia de han utilizado estos triángulos para realizar diferentes maniobras (FEEP, 2010).

Estamos ya en la estación Cotopaxi a 3547 msnm, por favor se recuerda a todos los pasajeros que deben desembarcar con todas sus pertenencias y se recomienda que se abriguen ya que la temperatura ambiente es .....; una vez que desembarquemos tendremos 5 minutos para utilizar las baterías sanitarias antes de iniciar con nuestras actividades, se recuerda que nuestro color de bandera es .....

Bienvenidos.

#### Estación “Cotopaxi”



(Nuna, 2013)

#### **16. Degustación de agua de sunfo. (Plazoleta de la estación, 3 minutos)**

Su atención por favor, pasajeros del coche número ..... , bandera color ....., por favor reunirse en la plazoleta para iniciar las actividades (repetir 3 veces el llamado).

En este momento vamos a degustar la tradicional agua de sunfo, la cual es una infusión de una hierba nativa de páramo llamada sunfo, esta agua les ayudara a evitar o calmar el soroche o mal de altura ya que es un vaso dilatador que permitirá que su cuerpo se oxigene mejor.

Por favor vamos a hacer una fila para retirar el agua (realizar la actividad por 10 minutos).

Planta de Sunfo



(Aguilar, 2001)

### **17. Plaza artesanal. (Plazoleta de la estación, 2 minutos)**

Su atención, en este momento visitaremos a nuestros artesanos, quienes nos explicaran como se realizan las artesanías, ellos son artesanos de comunidades cercanas a la estación.

Les presento a ..... , el/ ella trabaja en barro y a ..... , el /ella trabaja en tejidos de lana, les recuerdo que uno de los objetivos de tren Ecuador es incentivar el desarrollo social y económico de las comunidades, después de la explicación tendrán el tiempo necesario para comprar recuerdos de su viaje en tren (realizar la actividad en 15 minutos).

### Artesano de la estación “Cotopaxi”



(Tren Ecuador, 2014)

### **18. Caminata en el sendero del Quishuar o Romerillo. (Área Nacional de Recreación El Boliche, 45 minutos)**

Su atención, en este momento visitaremos el Área Nacional de Recreación El Boliche para lo cual se solicita a todos los pasajeros no separarse del grupo, no salir de los senderos, no votar basura, evitar tocar plantas y animales.

Continuemos por favor (dirigirse al corral de las llamas y alpacas)

En este momento podemos observar estos camélidos andinos comúnmente llamados llamas y alpacas, estos animales fueron utilizados por el imperio Inca para alimentación, transporte de carga mediana, extracción de lana para confección de prendas de vestir y sacrificios a sus dioses, los camélidos andinos son originarios de la parte sur de los Andes y fueron introducidas en lo que hoy es Ecuador por el imperio Inca, hoy en día estos animales son utilizados para extracción de lana y en algunas comunidades para alimentación.

En El Boliche tenemos llamas y alpacas mezcladas, estas dos especies se diferencian por su cuello, pelaje, hocico y porte. Las llamas son mas altas, tienen el cuello mas largo, hocico alargado y menos lana, mientras que las alpacas tienen lana abundante incluso en la cara, hocico y cuello corto y son de menor tamaño.

Hacia el fondo podemos observar un bosque de pinos, la presencia del pino (*Pinus radiata*) en nuestro país es reciente. Originario de California, Estados Unidos, fue introducido al Ecuador en 1905, los primeros se plantaron en esta área que en ese entonces fue la Hacienda de Romerillos, pero fue en 1928, que Luciano Andrade Marín plantó los primeros pinos, como parte de un experimento de adaptación convirtiendo al Ecuador de esa época en uno de los pioneros en reforestación. La primera plantación de pino a gran escala se realizó en el páramo del volcán Cotopaxi y su uso se extendió a partir del año de 1960 con fines maderables (Observación directa, 2014).

Continuando con el recorrido, en este momento ingresaremos al sendero ..... , en el cual podremos observar algunas especies de flora y fauna, este sendero tiene ..... metros de distancia, estamos a una altura de ..... msnm, por lo cual se recomienda que si empiezan a sentirse mal por favor me avisen de inmediato.

(Ingresar al sendero)

En este momento estamos en un ecosistema único de las altas montañas de los andes de Venezuela, Colombia, Ecuador y el norte del Perú, “El Páramo”. En el Ecuador los páramos ocupan una extensión, que corresponde al 5% de la extensión territorial. El clima típico presenta estacionalidad diaria, es decir, Invierno todas las noches y verano todos los días, generalmente es frío con variaciones significativas, el clima determina el tipo de vegetación caracterizada principalmente por los frailejones, achupalas, arbustos, pajonales y almohadillas, La fauna es relativamente escasa encontrándose varias especies de anfibios (Ranas marsupiales), reptiles (lagartijas), aves (cóndor andino) y mamíferos (Oso de anteojos y pumas) (Aguilar, 2001).

Algunas plantas más comunes que podemos observar dentro del Sendero ..... y sus alrededores son (mostrar e interpretar las especies de flora mientras se recorre el sendero):

- UrkuWuantu: Familia de las Solanaceae. Planta de que sus hojas sirven para la insolación. Propiedades anestésicas.

- Cutzato: Sirve para curar el espanto y el mal de monte. Porque presenta aromas que ayudan a calmar los nervios y además de propiedad bactericidas.
- Trigrisillo: Familia de la Piperaceae. Ayuda a combatir la fiebre. Se presume que tiene también propiedades analgésicas.
- Almohadillas: Conocidas con el nombre común de Mocas, plantas muy importantes ya que colectan agua y en otros páramos sirven de alimento para aves como la Agachona.
- Pukunero: Retención hídrica y regeneración del suelo, planta que se encuentra también a lo largo del recorrido del tren entre la vegetación de quebradas. Sus flores atraen a los Colibríes.
- Zarcilejo Inca: Sus flores rojas atraen también a los colibríes.
- Caballo Chupa: Purifica la sangre, ayuda en las infecciones de los riñones.
- Atuk Sara: O maíz de Lobo. Su nombre proviene del quichua ya que se dice que el Lobo de Páramo podría alimentarse de los frutos de esta planta.
- Voy contigo: Matorral que sus flores tienen espinos y se pegan a la ropa de las personas por eso su nombre particular.
- Arete de Monte: Su nombre Científico Fucsia Volcánica por su color rojo intenso.
- Pumamaki: Árbol característico por sus hojas que parecen manos del puma, en su tronco crecen los hongos blancos conocidos como Pibiños muy apreciados por la gente que vive cerca de estos bosques ya que tienen un alto valor proteico.
- Sacha capulí: Conocido como también como Capulicillo. Néctar apetecido por los Colibríes.
- Culebrilla: Una de las especies de Helechos de las que existen en el Boliche.
- Musgo: Colector agua, muy importante dentro de este ecosistema. Ayuda en el proceso de cicatrización, masticándolo y colocándolo sobre la herida.
- Ortiga: Encontramos 3 especies de Ortiga; blanca, negra y Samba. La ortiga Blanca es utilizada para mejorar la circulación, enfermedades renales como infusión.
- Mitsa Muyo: O Ají de Monte, su fruto no es comestible pero contiene un ácido que quema las verrugas.

(Aguilar, 2001)

En este momento hemos llegado a esta hondonada donde podemos observar algunas cabañas que son manejadas por el MAE, las mismas que tienen el costo de 6,00\$ la noche por persona, si se fijan en nuestro alrededor podemos observar los arboles de Quishuar, una especie muy importante de la zona cuyo nombre científico es *Buddleja Incana*, dato muy interesante porque una leyenda dice que el primer Inca salió de este árbol. Su madera es muy fuerte era usada para fabricación e herramientas de trabajo y carbón. Las hojas al caer sirven como abono para la tierra junto con el guano, de igual manera las flores son polinizadas por abejas.

Dentro de los usos medicinales, se menciona las hojas son utilizadas calentadas para aliviar dolores reumáticos, así como la infusión de las mismas son utilizadas para realizar baños a personas convalecientes de enfermedades Los Arboles de Quishuar que encontramos al final del sendero tienen más de 100 años.

En este momento retornaremos a la estación Cotopaxi para abordar nuestro bus designado y continuaremos con nuestro recorrido.

#### Sendero del Quishuar



(Tren Ecuador, 2014)

#### **19. Proceso para abordar el bus (En la estación Cotopaxi a las 13h05, 1 minutos)**

Su atención por favor, pasajeros del coche ....., bandera de color ..... abordar el bus designado. (repetir 3 veces y verificar que el grupo esté completo a bordo del bus)

## Bus Marco Tours



(Marco Tours, 2015)

### **20. Indicaciones (A bordo del bus al abandonar la estación, 1 minutos)**

Su atención por favor, en este momento nos vamos a dirigir hacia el poblado de Aloasi, a la granja ..... , donde vamos a almorzar y después visitaremos la granja hasta las 16h00.

El menú para el día de hoy es un filete de pollo a la plancha, arroz, papas cocinadas con salsa de queso, ensalada tradicional, postre y bebida.

En aproximadamente 40 minutos estaremos arribando a nuestra siguiente parada, espero que disfruten el recorrido.

## Guía de turismo



(Nuevayorc.com, 2014)

## **21. Indicaciones ( A bordo del bus al arribar a la granja, 2 minutos)**

Su atención por favor, en este momento hemos arribado a la granja ..... , si desean pueden dejar sus pertenencias a bordo del bus, se recomienda que artículos de valor lo lleven con ustedes, en este momento vamos a dirigirnos al comedor para almorzar y después podremos disfrutar de actividades de granja a cargo de los guías privados de la granja, durante sus actividades daremos asistencia, si necesitan algo por favor no dude en hacernos saber, cuando sea hora de abordar el bus realizaremos llamados.

Bienvenidos a la granja La .....



(Tren Ecuador, 2014)

## **22. Llamados para abordar (En la granja a las 15h50, 10 minutos)**

Su atención por favor en este momento débenos dirigirnos a los buses para retornar a Quito, se recuerda a todos los pasajeros que deben retornar en las mismas unidades en las que vinieron, el bus abandona la granja a las 16h00.

(Repetir el llamado 3 veces, verificar que el grupo esté completo)

## Pasajeros en la Granja La Estación



(Class of 2027, 2015)

### **23. Indicaciones (A bordo del bus, al abandonar la granja, 1 minutos)**

Su atención por favor, espero que hayan disfrutado de su tour, en aproximadamente 1h50 estaremos arribando a la estación Chimbacalle en Quito, espero que disfruten de su retorno.

(Entregar encuestas a los pasajeros que deseen llenarlas)

### Guía de turismo



(Nuevayorc.com, 2014)

### **24. Despedida (A bordo del bus, al llegar a Chimbacalle, 5 minutos)**

Su atención por favor, a nombre de Tren Ecuador quiero agradecer a todos por su visita, espero que hayan disfrutado de su tour y que no sea la última vez que recorren el sistema nacional ferroviario, les invito a ingresar a [www.treecuador.com](http://www.treecuador.com) donde ustedes podrán obtener información de nuestras diferentes rutas.

Por favor revisemos nuestras pertenencias para no olvidar nada en las unidades, al llegar a Chimbacalle les invito a visitar a nuestro fotógrafo que es parte de nuestros emprendimientos, pueden adquirir una foto de recuerdo de su viaje al costo de 2,00\$.

Bienvenidos a Chimbacalle, gracias por su visita.

#### Guía de turismo



(Nuevayorc.com, 2014)

### **TREN DE LOS VOLCANES BUS + TREN**

#### **Introducción**

El presente guión se diseñó en base a los requerimientos de los pasajeros de la ruta turística “Tren de los Volcanes”.

**Lugar:** Quito - Área Nacional de Recreación El Boliche.

**Título:** Tren de los Volcanes.

**Tipo de tour:** Excursión.

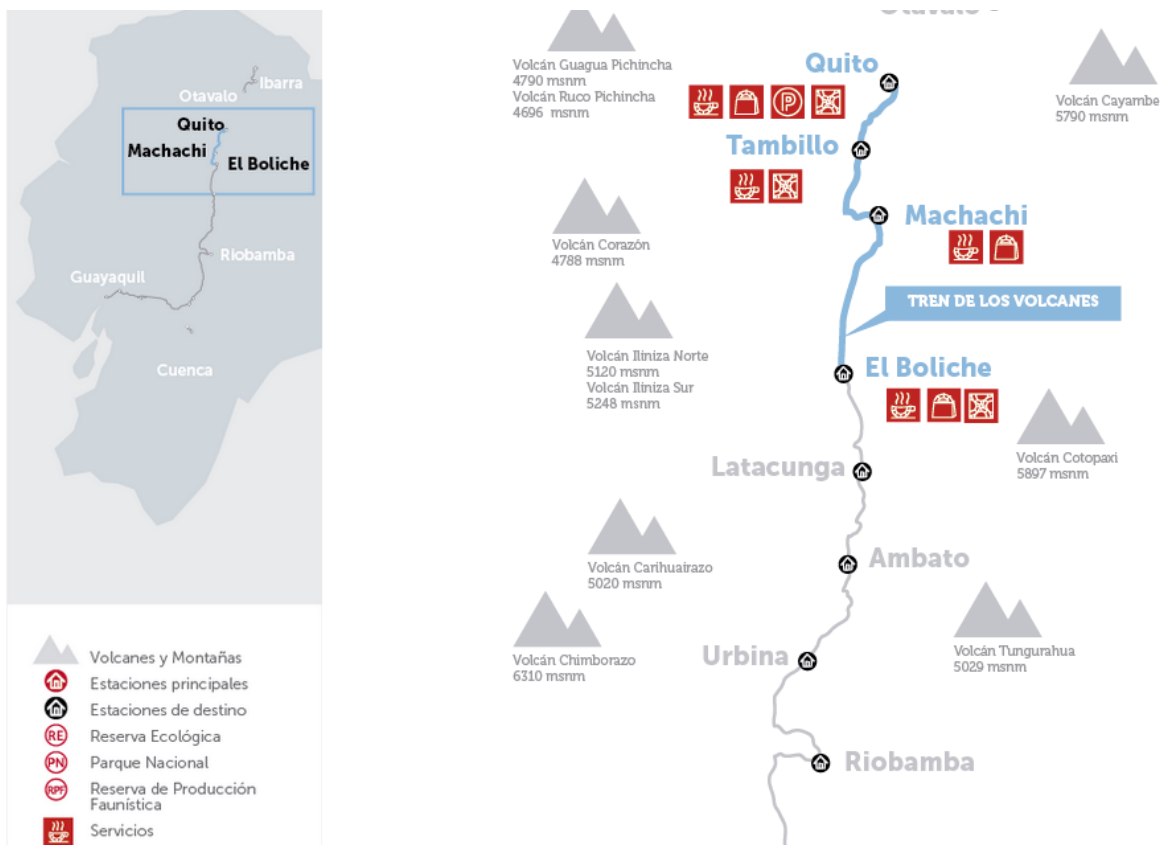
**Duración:** *Full Day* de 8h15 a 16h50.

**Audiencia:** Hombres y Mujeres de nacionalidad ecuatoriana o extranjera de 2 a 80 años.

**Objetivo de la excursión:** Dar a conocer la importancia histórica del sistema ferroviario nacional y la belleza de sus atractivos turísticos, a través del servicio de guía y interpretación, complementando con servicio de alimentación y transporte.

**Lugares:** Estación de tren Eloy Alfaro Quito - Estación de tren Cotopaxi - Área Nacional de Recreación El Boliche - Estación de tren Machachi – Estación de tren Tambillo – Estación Eloy Alfaro Quito.

**Ruta:** Quito – El Boliche en bus ; Ruta férrea El Boliche – Machachi – Tambillo – Quito en tren.



(Tren Ecuador, 2014)

**Recorrido:** Estación de tren “Eloy Alfaro” - Estación de tren “Cotopaxi” - Área Nacional de Recreación El Boliche - Estación de tren “Machachi” - Estación de tren “Tambillo” - Estación de tren “Eloy Alfaro”.

**Paradas:**

**1. Bienvenida, presentación y *briefing*.** (Antes de abandonar la estación Eloy Alfaro Quito, a bordo del bus, tiempo 10 minutos).

Buenos días, a nombre de Tren Ecuador les damos la bienvenida a la ruta TREN DE LOS VOLCANES Bus + Tren , Quito-Boliche-Quito, mi nombre es..... soy el/la guía que les acompañara el día de hoy durante todo el recorrido.

Su atención por favor a las siguientes normas de seguridad que debemos cumplir a bordo del bus y del tren durante todo el recorrido que son las siguientes:

1. Todos los pasajeros deben permanecer en sus asientos cuando nos traslademos en bus y a bordo del tren durante todo el recorrido, debido a que la unidad puede realizar movimientos fuertes.
2. Por su seguridad está prohibido sacar cabeza o brazos por las ventanas.
3. Está permitido comer abordo del coche, por favor solicitamos que los alimentos no tengan olores fuertes que puedan molestar a otros pasajeros. Les pedimos también su colaboración para cuidar la limpieza de las unidades colocando la basura en el basurero, ubicado en (señalar).

### **Itinerario**

El recorrido que realizaremos el día de hoy cumple con un cronograma y tiempos establecidos, por lo que es necesario abordar el tren en el tiempo establecido en cada parada.

### **TREN DE LOS VOLCANES ( Quito – Boliche 70km)**

<b>Horario</b>	<b>Actividad</b>	
09h00	Salida del bus estación “Eloy Alfaro” (Chimbacalle)	
10h15	Llegada a estación “Cotopaxi” (El Boliche)	Tiempo de permanencia en la estación y en el Área Protegida 1h10, tiempo durante el cual se realizaran actividades.

10h20	Inicio de actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche	Actividades: -Visita a plaza artesanal. -Senderismo en El Boliche
11h30	Traslado al restaurante asignado	Traslado en bus de 15 minutos a un restaurante local
11h45	Almuerzo	Menú: -Filete de pollo a la plancha. -Papas cocinadas con salsa de queso. -Arroz -Ensalada tradicional. -Bebida -Postre
12h45	Traslado a estación "Cotopaxi" (El Boliche)	Traslado en bus a la estación Cotopaxi, 15 minutos
13h00	Llegada a estación "Cotopaxi"	Tiempo libre de 20 minutos en la estación
13h20	Inicio del proceso de embarque en el tren	
13h30	Salida de estación "Cotopaxi"	
14h15	Llegada a estación "Machachi" (Parada técnica de 20 min, presentación folklórica)	Tiempo de permanencia en la estación será de 20 minutos, tiempo durante el cual se pueden utilizar baterías sanitarias, visitar la cafetería y disfrutar de la

		presentación folklórica.
14h35	Salida de estación “Machachi”	
15h15	Llegada a estación “Tambillo” (Parada técnica de 20 min)	Tiempo de permanencia en la estación será de 20 minutos, tiempo durante el cual se pueden utilizar baterías sanitarias, visitar la cafetería y plaza artesanal.
15h35	Salida de estación “Tambillo”	
16h50	Llegada a estación “Eloy Alfaro” Quito, Fin de Actividades	

#### Guía de turismo



(Nuevayorc.com, 2014)

#### **2. Indicaciones ( Al abandonar Chimbacalle, 1 minuto).**

Su atención por favor, en este momento estamos abandonando el barrio de Chimbacalle con dirección a la Av. Simón Bolívar por la cual abandonaremos la ciudad de Quito, en aproximadamente 1h15 arribaremos a la estación Cotopaxi, en el Área Nacional de Recreación el Boliche, les invito a observar nuestro paisaje.



(Nuevayorc.com, 2014)

### **3. Indicaciones (Al pasar la estación espacial Cotopaxi, 2 minutos)**

Su atención por favor en este momento nos encontramos en la provincia de Cotopaxi, en aproximadamente 5 minutos arribaremos a la estación Cotopaxi, se solicita a todos los pasajeros desembarcar con todas sus pertenencias y revisar que no olvidan nada abordo.

Una vez que desembarquemos realizaremos actividades en el Área Nacional de Recreación El Boliche, para lo cual es necesario que todos identifiquen su numero de coche ....., el mismo que distinguirá nuestro grupo para las actividades y para el traslado en tren por la tarde.

Las actividades que realizaremos serán las siguientes:

- Degustación de agua de sunfo.
- Visita a la plaza artesanal.
- Caminata de 45 minutos en el sendero Quishuar o Romerillos en El Boliche.

(El orden de las actividades varia dependiendo el número de coche asignado)

Si algún pasajero tiene problemas de mal de altura o soroche así como hipertensión no medicada, se recomienda que no realicen la caminata debido a que estamos a 3547 msnm, en caso de que alguien se sienta mal en el recorrido por favor hágame saber.

Los pasajeros que decidan no realizar las actividades pueden visitar nuestro café del Tren y degustar de deliciosa comida como fritada, choclo mote con mapahuira, quimbolitos, entre otros.

Se recuerda a todos los pasajeros que el bus abandonara el área para dirigirnos al restaurante ..... para almorzar a las 11h30, posterior a nuestro almuerzo retornaremos a la estación para abordar el tren.

Tren ingresando a la estación “Cotopaxi”



(Espinosa, 2015)

#### **4. Estación “Cotopaxi” (Al pasar por el triangulo de inversión, 1 minuto)**

Su atención por favor, hemos arribado a la estación Cotopaxi a 3547 msnm, por favor se recuerda a todos los pasajeros que deben desembarcar con todas sus pertenencias y se recomienda que se abriguen ya que la temperatura ambiente es .....; una vez que desembarquemos tendremos 5 minutos para utilizar las baterías sanitarias antes de iniciar con nuestras actividades, se recuerda que nuestro numero de coche es .....

Bienvenidos.

Estación “Cotopaxi”



(Nuna, 2013)

### **5. Degustación de agua de sunfo. (Plazoleta de la estación, 3 minutos)**

Su atención por favor, pasajeros del coche numero ..... , por favor reunirse en la plazoleta para iniciar las actividades (repetir 3 veces el llamado).

En este momento vamos a degustar la tradicional agua de sunfo, la cual es una infusión de una hierba nativa de páramo llamada sunfo, esta agua les ayudara a evitar o calmar el soroche o mal de altura ya que es un vaso dilatador que permitirá que su cuerpo se oxigene mejor.

Por favor vamos a hacer una fila para retirar el agua (realizar la actividad por 10 minutos).

Planta de Sunfo



(Aguilar, 2001)

### **6. Plaza artesanal. (Plazoleta de la estación, 2 minutos)**

Su atención, en este momento visitaremos a nuestros artesanos, quienes nos explicaran como se realizan las artesanías, ellos son artesanos de comunidades cercanas a la estación.

Les presento a ..... , el/ ella trabaja en barro y a ..... , el /ella trabaja en tejidos de lana, les recuerdo que uno de los objetivos de tren Ecuador es incentivar el desarrollo social y económico de las comunidades, después de la explicación tendrán el tiempo necesario para comprar recuerdos de su viaje en tren (realizar la actividad en 10 minutos).

### Artesano de la estación “Cotopaxi”



(Tren Ecuador, 2014)

#### **7. Caminata en el sendero del Quishuar o Romerillo. (Área Nacional de Recreación El Boliche, 45 minutos)**

Su atención, en este momento visitaremos el Área Nacional de Recreación El Boliche para lo cual se solicita a todos los pasajeros no separarse del grupo, no salir de los senderos, no votar basura, evitar tocar plantas y animales.

Continuemos por favor (dirigirse al corral de las llamas y alpacas)

En este momento podemos observar estos camélidos andinos comúnmente llamados llamas y alpacas, estos animales fueron utilizados por el imperio Inca para alimentación, transporte de carga mediana, extracción de lana para confección de prendas de vestir y sacrificios a sus dioses, los camélidos andinos son originarios de la parte sur de los Andes y fueron introducidas en lo que hoy es Ecuador por el imperio Inca, hoy en día estos animales son utilizados para extracción de lana y en algunas comunidades para alimentación.

En El Boliche tenemos llamas y alpacas mezcladas, estas dos especies se diferencian por su cuello, pelaje, hocico y porte. Las llamas son mas altas, tienen el cuello mas largo, hocico alargado y menos lana, mientras que las alpacas tienen lana abundante incluso en la cara, hocico y cuello corto y son de menor tamaño.

Hacia el fondo podemos observar un bosque de pinos, la presencia del pino (*Pinus radiata*) en nuestro país es reciente. Originario de California, Estados Unidos, fue introducido al Ecuador en 1905, los primeros se plantaron en esta área que en ese entonces fue la Hacienda de Romerillos, pero fue en 1928, que Luciano Andrade Marín plantó los primeros pinos, como parte de un experimento de adaptación convirtiendo al Ecuador de esa época en uno de los pioneros en reforestación. La primera plantación de pino a gran escala se realizó en el páramo del volcán Cotopaxi y su uso se extendió a partir del año de 1960 con fines maderables (Observación directa, 2014).

Continuando con el recorrido, en este momento ingresaremos al sendero ..... , en el cual podremos observar algunas especies de flora y fauna, este sendero tiene ..... metros de distancia, estamos a una altura de ..... msnm, por lo cual se recomienda que si empiezan a sentirse mal por favor me avisen de inmediato.

(Ingresar al sendero)

En este momento estamos en un ecosistema único de las altas montañas de los andes de Venezuela, Colombia, Ecuador y el norte del Perú, “El Páramo”. En el Ecuador los páramos ocupan una extensión, que corresponde al 5% de la extensión territorial. El clima típico presenta estacionalidad diaria, es decir, Invierno todas las noches y verano todos los días, generalmente es frío con variaciones significativas, el clima determina el tipo de vegetación caracterizada principalmente por los frailejones, achupalas, arbustos, pajonales y almohadillas, La fauna es relativamente escasa encontrándose varias especies de anfibios (Ranas marsupiales), reptiles (lagartijas), aves (cóndor andino) y mamíferos (Oso de anteojos y pumas) (Aguilar, 2001).

Algunas plantas más comunes que podemos observar dentro del Sendero ..... y sus alrededores son (mostrar e interpretar las especies de flora mientras se recorre el sendero):

- UrkuWuantu: Familia de las Solanaceae. Planta de que sus hojas sirven para la insolación. Propiedades anestésicas.

- Cutzato: Sirve para curar el espanto y el mal de monte. Porque presenta aromas que ayudan a calmar los nervios y además de propiedad bactericidas.
- Trigrisillo: Familia de la Piperaceae. Ayuda a combatir la fiebre. Se presume que tiene también propiedades analgésicas.
- Almohadillas: Conocidas con el nombre común de Mocas, plantas muy importantes ya que colectan agua y en otros páramos sirven de alimento para aves como la Agachona.
- Pukunero: Retención hídrica y regeneración del suelo, planta que se encuentra también a lo largo del recorrido del tren entre la vegetación de quebradas. Sus flores atraen a los Colibríes.
- Zarcilejo Inca: Sus flores rojas atraen también a los colibríes.
- Caballo Chupa: Purifica la sangre, ayuda en las infecciones de los riñones.
- Atuk Sara: O maíz de Lobo. Su nombre proviene del quichua ya que se dice que el Lobo de Páramo podría alimentarse de los frutos de esta planta.
- Voy contigo: Matorral que sus flores tienen espinos y se pegan a la ropa de las personas por eso su nombre particular.
- Arete de Monte: Su nombre Científico Fucsia Volcánica por su color rojo intenso.
- Pumamaki: Árbol característico por sus hojas que parecen manos del puma, en su tronco crecen los hongos blancos conocidos como Pibiños muy apreciados por la gente que vive cerca de estos bosques ya que tienen un alto valor proteico.
- Sacha capulí: Conocido como también como Capulicillo. Néctar apetecido por los Colibríes.
- Culebrilla: Una de las especies de Helechos de las que existen en el Boliche.
- Musgo: Colector agua, muy importante dentro de este ecosistema. Ayuda en el proceso de cicatrización, masticándolo y colocándolo sobre la herida.
- Ortiga: Encontramos 3 especies de Ortiga; blanca, negra y Samba. La ortiga Blanca es utilizada para mejorar la circulación, enfermedades renales como infusión.
- Mitsa Muyo: O Ají de Monte, su fruto no es comestible pero contiene un ácido que quema las verrugas.

(Aguilar, 2001)

En este momento hemos llegado a esta hondonada donde podemos observar algunas cabañas que son manejadas por el MAE, las mismas que tienen el costo de 6,00\$ la noche por persona, si se fijan en nuestro alrededor podemos observar los arboles de Quishuar, una especie muy importante de la zona cuyo nombre científico es *Buddleja Incana*, dato muy interesante porque una leyenda dice que el primer Inca salió de este árbol. Su madera es muy fuerte era usada para fabricación e herramientas de trabajo y carbón. Las hojas al caer sirven como abono para la tierra junto con el guano, de igual manera las flores son polinizadas por abejas.

Dentro de los usos medicinales, se menciona las hojas son utilizadas calentadas para aliviar dolores reumáticos, así como la infusión de las mismas son utilizadas para realizar baños a personas convalecientes de enfermedades Los Arboles de Quishuar que encontramos al final del sendero tienen más de 100 años.

En este momento retornaremos a la estación Cotopaxi para abordar nuestro bus designado y continuaremos con nuestro recorrido.

#### Sendero del Quishuar



(Tren Ecuador, 2014)

#### **8. Proceso para abordar el bus (En la estación “Cotopaxi” a las 11h30, 2 minutos)**

Su atención por favor, pasajeros del coche ....., abordar el bus designado. (repetir 3 veces y verificar que el grupo esté completo a bordo del bus)

## Bus Marco Tours



(Marco Tours, 2015)

### **9. Indicaciones ( A bordo del bus, al abandonar la estación Cotopaxi, 1 minuto)**

Su atención por favor en este momento nos dirigiremos al restaurante ....., donde tendremos 1 hora para almorzar, en aproximadamente 15 minutos estaremos arribando al restaurante.

## Guía de turismo



(Nuevayorc.com, 2014)

### **10. Indicaciones ( Al ingresar al restaurante, 1 minuto)**

Su atención por favor, en este momento hemos arribado a ....., si desean pueden dejar sus pertenencias a bordo del bus, se recomienda que artículos de valor lo llevan con ustedes, en este momento vamos a dirigirnos al comedor para almorzar, a las 12h45 debemos abordar el bus para dirigirnos a la estación Cotopaxi.

Bienvenidos a ....., disfruten de su almuerzo.

## Sopa Restaurante Tiopullo



(Tiopullo express, 2015)

### **11. Llamados para abordar ( Restaurante ..... a las 12h45, 1 minuto)**

Su atención por favor en este momento débenos dirigirnos a los buses para retornar a la estación Cotopaxi y abordar el tren.

(Repetir el llamado 3 veces, verificar que el grupo esté completo)

## Restaurante Tiopullo



(Tiopullo express, 2015)

### **12. Indicaciones ( A bordo del bus al ingresar a la estación “Cotopaxi”, 1 minuto)**

Su atención por favor, en este momento vamos a dirigirnos a la estación Cotopaxi, donde vamos a tener 20 minutos libres en los cuales ustedes pueden utilizar las instalaciones de la estación y visitar nuestro Café del Tren, se solicita a todos los pasajeros desembarcar con todas sus pertenencias ya que esta es nuestra ultima parada a bordo del bus. A las 13h20 se realizaran los llamados para abordar el tren.

Continuemos por favor.

Tren ingresando a la estación “Cotopaxi”



(Espinosa, 2015)

### **13. Llamadas para abordar el tren (Estación “Cotopaxi” 13h20, 5 minutos)**

Su atención por favor, Tren Ecuador anuncia el inicio del proceso de embarque en el Tren de los Volcanes, Cotopaxi – Quito, por favor verificar en sus boletos su numero de coche y asiento el cual debe ser respetado a todo momento. Por favor pasajeros del coche ..... , dirigirse hacia su unidad para abordar el tren.

(repetir el llamado 3 veces, una vez abordo verificar que todos los pasajeros estén completo e informar al jefe de guías)

Proceso de embarque



(Tren Ecuador, 2014)

### **14. Bienvenida , indicaciones, itinerario (A bordo del tren, antes de abandonar la estación, 5 minutos )**

Tren Ecuador les da la bienvenida al Tren de los Volcanes Boliche – Quito.

Su atención por favor a continuación les indicare las normas de seguridad que debemos cumplir a bordo del TREN durante todo el recorrido que son las siguientes:

1. Todos los pasajeros deben permanecer en sus asientos cuando el tren abandone y arribe a cada una de las estaciones, se recomienda permanecer sentados durante todo el recorrido, debido a que el tren puede realizar movimientos fuertes.
2. Por su seguridad está PROHIBIDO sacar cabeza o brazos por las ventanas debido a que en varios sectores del recorrido hay vegetación cercana a los coches.
3. El coche cuenta con un baño urinario cuyo uso esta restringido a casos de emergencia, en cada parada los pasajeros tendrán el tiempo necesario para utilizar las instalaciones de las diferentes estaciones.
4. Está permitido comer abordo del coche, por favor solicitamos que los alimentos no tengan olores fuertes que puedan molestar a otros pasajeros. Les pedimos también su colaboración para cuidar la limpieza de las unidades colocando la basura en el basurero, ubicado en (señalar).

Estamos por abandonar la estación Cotopaxi, en aproximadamente 45 minutos estaremos arribando a la estación Machachi, donde realizaremos una parada técnica de 20 minutos. Continuando con nuestro recorrido, a las 15h15 arribaremos a estación Tambillo, donde tendremos una nueva parada técnica de 20 minutos, finalmente a las 16h50 arribaremos a la estación Eloy Alfaro Quito.

Les invito a disfrutar de nuestro paisaje y recorrido.

Pasajeros a bordo del tren



(Tren Ecuador, 2014)

## **15. Campanadas y unidades (Al abandonar la estación, 5 minutos)**

Entre las distintas formas de comunicación que existen para el movimiento de los trenes en Ecuador están las de tipo auditivo producidos por campanas y las bocinas de las unidades, con distinta duración, los cuales se alternan para transmitir varios mensajes, en este caso son cuatro campanadas cortas que anuncia que las actividades en la estación han terminado y es la autorización de parte del Jefe de Estación para que el tren pueda abandonar la estación (FEEP, 2010).

En el triángulo de inversión se puede observar un auto ferro el cual es utilizado para el transporte del personal carrilano o agentes de vía quienes dan mantenimiento constantemente desde Quito hasta Latacunga, en el pasado estas unidades se utilizaban como medio de transporte de pasajeros, al abandonar la estación Eloy Alfaro Quito, hoy por la mañana pudimos observar la locomotora a vapor número 14, estas locomotoras utilizaban carbón de coque y agua para generar vapor, la presión del mismo podía movilizar estas pesadas maquinas mediante un sistema de cilindros y bielas, con el pasar del tiempo se modifico el sistema de las locomotoras para utilizar petróleo bunker el cual al combustionar con agua generaba vapor. Hoy en día las pocas locomotoras a vapor que han sobrevivido al pasar de los años utilizan combustible diesel y agua para general vapor (Castro, 2009).

Hoy viajamos con una locomotora electro diesel de origen francés que fue traída al Ecuador en el año de 1992 en el gobierno de Rodrigo Borja, esta locomotora fue rehabilitada por el gobierno actual entre el año 2007 y 2010.

Les invito a observar el paisaje.

Locomotora electro diesel - estación “Cotopaxi”



(Nuna, 2013)

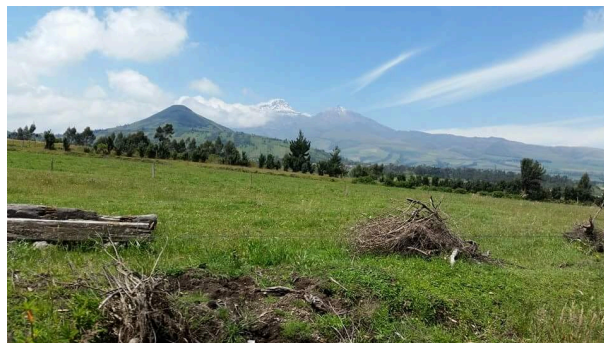
### **16. Las tres Marías ( Al bajar el Chaupi, 2 minutos)**

A su lado izquierdo podemos observar tres elevaciones de similar forma y altura, se trata de el volcán Santa Cruz, Chaupi o Tres Marías que es en realidad un complejo volcánico de varios cerros, una caldera y varios flujos de lava. Los cerros principales son: santa Cruz 3.897 msnm, Loma Pupuntío 3.978 msnm y Loma Saquigua 3.839 msnm. Otros pequeños cerros de escoria están presentes en este complejo. Hacia el sur se nota un flujo de lava con dirección norte - sur procedente tal vez de la Loma Pupuntío.

En cuanto a la caldera está formada por partes de las paredes orientales y sur constituidas por el cerro Samilpamba 3.805 msnm, Del centro de esta caldera habría partido otro flujo de lava con dirección norte en edad no especificada (Guión Base FEPP, 2010).

Continuemos observando el paisaje, el cual empezara a cambiar conforme empecemos a bajar.

Las tres Marías



(Espinosa, 2015)

## **17. Avenida de los volcanes, Volcán Ilinizas e Historia de los volcanes (Al salir del sector El Chaupi, 15 minutos)**

A lo largo de nuestro recorrido podremos observar varios volcanes pues estamos cruzando por la famosa “Avenida de los Volcanes”, esta denominación la dio el científico Alexander Von Humboldt en 1802, cuando el visito al Ecuador atraído por la ciencia empezó a ascender a alguna elevaciones y fue ahí cuando se dio cuenta que la ubicación de los volcanes de Ecuador se ubican formando una avenida, pues los Andes ecuatorianos contienen dos cordilleras bastante simétricas separadas por una cuenca estrecha.

La Avenida de los Volcanes se extiende desde la provincia de Imbabura al norte hasta la provincia de Chimborazo al sur (CAPTUR, 2014).

En Ecuador continental tenemos 84 volcanes de los cuales 8 están activos y son: Nevado Cayambe 5790 msnm, Guagua Pichincha 4776 msnm, Chacana 4493 msnm, Sumaco 3732 msnm, Cotopaxi 5897 msnm, Reventador 3562 msnm, Tungurahua 5023 msnm y el Sangay 5260 msnm (IGEPN, 2015).

A su lado izquierdo podemos observar Los Ilinizas, la cumbre norte tiene 5105 msnm y la sur 5245 msnm, en esa área esta ubicada un área protegida, La Reserva Ecológica Los Ilinizas la cual posee atractivos de gran belleza e importancia, gracias al rico potencial natural de esta área protegida que recibe una gran afluencia de turismo nacional y extranjero.

En todo este sector se asentó hace mucho tiempo atrás una cultura aborígen a la cual la conocemos como los Panzaleo, las culturas aborígenes del Ecuador solían venerar a las elevaciones que les rodeaban, ellos creían que las elevaciones tenían espíritu el cual los protegía, se dice que en esta comunidad Panzaleo habitaba una bella joven llamada Teoniza, ella era la hija del cacique de los Panzaleo. Un día llego a este sector un joven campesino de otra comunidad y al ver a Teoniza quedo enamorado de ella y ella de el, ellos empezaron a salir a escondidas y su amor empezó a aflorar hasta que el cacique se dio cuenta de lo que ocurría con su hija y mando al shamán a que mate al joven en el sector de los Ilinizas, La princesa Teoniza al ver que el joven fue acecinado decidió quitarse la vida en el mismo lugar donde murió su amado. El shamán al ver este acto de amor decidió devolverles la vida para que estén juntos por toda la eternidad, pues los convirtió en los Ilinizas, Teoniza es el iliniza sur y el joven es el iliniza norte, el mas alto.

Hasta el día de hoy están juntos, pero la historia no termina así, se dice que el joven empezó a descuidar a su amada y salir a cuidar los campos, Teoniza se empezó a aburrir y

fue ahí cuando ella observó a una elevación fuerte, alta y de cabellera blanca; El Cotopaxi, Teoniza y el Cotopaxi empezaron a salir a escondidas del Iliniza norte, estas salidas se empezaron a hacer rutinarias hasta que un día un volcán que está atento a lo que pasa a sus alrededores se dio cuenta de lo ocurrido, el Rumiñahui.

El Rumiñahui al ver lo que pasaba entre el Cotopaxi y Teoniza, decidió contar lo ocurrido al joven, quien en un principio no creyó lo que le contaba el Rumiñahui y decidió seguir a su amada. Al hacerlo se dio cuenta de la verdad, el joven era sumiso razón por la cual no entro en conflicto con el Cotopaxi pero si reclamo a su amada.

Teoniza regreso al lado del joven, se dice que ella empezó a llorar, lloro por meses, años, décadas, hasta que su amado lo perdono, fruto de esas lagrimas de color turquesa se formo la hermosa laguna del Quilotoa. El joven al perdonarla decidió generar una densa neblina todas las mañanas que cubre los Ilinizas para evitar que el Cotopaxi vea a su amada.

El volcán Cotopaxi no podía quedarse solo y es así como viro su cara hacia el sur y se empezó a fijar en la mana Tungurahua, pero como todos sabemos la mama ya tiene un taita, el mas alto del Ecuador, el Chimborazo. Pese a que el Cotopaxi sabia que el taita Chimborazo es el volcán mas alto del país, decidió desafiarlo para quedarse con la mama y fue asi como el taita Chimborazo de un solo golpe decapito al Cotopaxi, su cabeza cayo a su lado y hoy en día se la llama Morurco (Guión Base FEPP, 2010).

Espero que les haya gustado esta leyenda sobre los volcanes que nos rodean, les invito a observar el paisaje.

#### Volcán Los Ilinizas



(Espinosa, 2015)

### **18. Estación “Machachi” (Al ingresar al poblado de Aloasi, 3 minutos)**

Su atención por favor, en este momento estamos ingresando al poblado de Aloasi, en aproximadamente cinco minutos estaremos arribando a las estación Machachi, la cual esta situada en las faldas del monte Corazón, a dos kilómetros y medio al occidente de la cabecera cantonal Machachi, esta estación del ferrocarril era conocida como “San Javier” la misma que al pasar del tiempo cambiaria de nombre a Estación Machachi. Calificada como una de las más famosas porque atrajo cientos de hechos que cambiaron la cotidianidad del lugar y su área de influencia, la estación género en sus pobladores una cultura ferroviaria que ha sido acuñada a través del tiempo y conservada por generaciones (FEEP, 2015).

Por favor recuerdo a todos los pasajeros que en esta estación realizaremos una parada técnica de 20 minutos, tiempo durante el cual ustedes pueden visitar nuestra cafetería y degustar las deliciosas habas con choclo y queso que son el producto estrella de la estación así como también el exquisito chocolate caliente.

También invito a todos los pasajeros a disfrutar de la presentación folclórica que acompañara nuestra parada desde la plazoleta de la estación.

Es importante mencionar que el tren debe cumplir con los tiempos establecidos por lo cual cuando sea tiempo de abordar el coche los guías de turismo realizaremos 3 llamadas por altavoz, se recomienda a todos los pasajeros que no se alejen de la estación.

Bienvenidos a estación “Machachi”.

Estación “Machachi”



(Tren Ecuador, 2014)

## **19. Volcán Corazón, Volcán Sincholagua y Volcán Rumiñahui (Al cruzar los sembríos de trigo del ejército, 5 minutos)**

Su atención por favor, en aproximadamente 45 minutos estaremos arribando a la estación Tambillo. A su lado izquierdo podemos observar un el volcán Corazón, el cual posee una temperatura media anual de 11,9 grados centígrados. Su flora se encuentra formada de plantas tales como: gramíneas, pajonal, chilca y almohadillas. En cuanto a su fauna, si hay suerte se pueden observar; zorros, raposas, conejos de monte, quílicos, entre otros.

Antiguamente este volcán era conocido por los panzaleo, cultura aborígen del sector, como Guallancatzo que quiere decir “Camisa de Noche”, debe su actual nombre a las dos quebradas existentes en la ladera noroccidental, las cuales vistas a distancia, parecen unirse y dar forma de un corazón invertido. El corazón tiene una altura de 4782 msnm, con un terreno de roca suelta, pajonales y arenales. El nivel técnico para la ascensión es medio y la duración es de 8 a 10 horas (Revista Cordillera, S.A.).

A su lado derecho podemos observar el volcán Sincholagua con 4873 msnm, el Sincholagua es un volcán extinto ubicado a 45 Km. al sureste de Quito. La subida al Sincholagua es verdaderamente un reto, y el acceso es más limitado que a otros picos del Ecuador lo que lo hace menos frecuentemente escalado y más insólito y especial.

Sus picos más altos se ven erosionados como chimeneas y es todo lo que queda después de la actividad volcánica y anteriores erupciones (Cruz, 2000).

Junto al Sincholagua hacia el sur, podemos observar al Volcán Rumiñahui con 4722 msnm, se encuentra a 26 km de la ciudad de Quito entre las provincias de Pichincha y Cotopaxi.

Levantándose desde el extremo este del nudo de Tiopullo, este volcán se constituye un excelente mirador de los volcanes de esta zona. Rumiñahui significa cara de Piedra en idioma quichua. Este volcán apagado y extensamente erosionado presenta una caldera de la que han quedado sus paredes orientales y restos solamente de las demás, estas paredes alcanzan hasta 800 metros desde su base, esta impresionante altura podría deberse al colapso de la cámara magmática bajo el volcán (Andeshandbook, 2005).

Les invito a observar la belleza de los volcanes que nos rodean.

## Volcán Corazón



(Espinosa, 2015)

### **20. Estación de tren “Alóag” (Al cruzar la estación de Alóag, 5 minutos)**

Su La estación por favor, en este momento a su lado izquierdo podemos observar la estación de Alóag la cual fue una estación de bandera o de paso, desde este punto se puede observar con mayor claridad a la población de Alóag con su gran iglesia central, en la actualidad en sus cercanías se encuentra un gran depósito de balasto, pues es una estación campamento donde se almacena el balasto y los durmientes de madera para el mantenimiento de la vía férrea.

El Balasto son piedras sobre las que se asienta la vía férrea usándose como un colchón para amortiguar el tránsito de los trenes y también permitir el drenaje de las lluvias. Estas proceden de canteras de Pintag en las que son molidas otras piedras mayores, se transportan en volquetas hasta donde pueden ser cargadas en trenes especiales con tolvas para su descarga en la vía., por otro lado los durmientes son estas piezas rectangulares de madera cuya función es absorber las vibraciones de las rieles al pasar el tren (FEEP, 2010). Les invito a observar el paisaje.

## Balasto de la vía férrea



(Tren Ecuador, 2014)

### **21. Historia del tren (Al cruzar la Av. Panamericana Sur, 20 minutos)**

En el Ecuador la construcción del ferrocarril marcó un antes y un después en la historia de nuestro país.

Imaginémonos al Ecuador en el año de 1830, a inicios de la vida republicana, la gente no salía de su lugar de origen, salvo los soldados, comerciantes y uno que otro aventurero, porque era un país incomunicado, sin vialidad.

El camino de herradura que enlazaba Quito con Guayaquil era una aventura que obligaba al viajero a hacer su testamento antes de la larga y peligrosa travesía, cruzando por contrastantes climas: fríos intensos del páramo y el asfixiante calor de las selvas costaneras, cruzando por primitivos puentes colgantes, expuestos a los asaltantes y variedades de insectos y reptiles. El manejo de la carga era atendido por miles de indios y para su transporte se utilizaban llamas, burros y mulas que tardaban en llegar entre 15 a 30 días (Meneses, 2006).

Las vías que unían a las diferentes ciudades eran llamados “Caminos para pájaros y no para hombres”.

Pese al aislamiento en el que el Ecuador se encontraba se tenían noticias de que el invento emblemático de la revolución industrial, el ferrocarril a vapor, estaba cambiando al mundo.

El presidente Gabriel García Moreno, consideró que la construcción de un ferrocarril era la solución al problema vial, que permitiría el desarrollo del comercio y la industria. Por tal

motivo en 1861 se firma el decreto presidencial para la licitación de la construcción del ferrocarril en el Ecuador. En 1873 comenzaron los trabajos de construcción, y hasta 1875 año en que fue asesinado, se lograron construir 45 Km. desde Yaguachi a Naranjito (FEEP, 2010).

La idea de García Moreno fue la construcción del ferrocarril desde Yaguachi, hasta Sibambe donde se conectaría con la carretera Sibambe (Nariz del Diablo)– Quito.

Durante 20 años la obra de Moreno avanzó muy poco, pues los gobiernos no prestaron la debida importancia al proyecto hasta que con la revolución liberal Eloy Alfaro llega a ser Presidente en 1895 y se propuso finalizar el ferrocarril y llevarlo a las alturas de los Andes aunque no contaba con el presupuesto suficiente. Sus enemigos decían que era una patraña para atacar los fondos del estado.

Para esto delegó el estudio de un nuevo trazado al ingeniero norteamericano Sighald Muller, quien demoró más de 2 años en terminar su informe y calificó al proyecto “El ferrocarril más difícil del mundo” debido a los obstáculos que debía enfrentar.

Tras el afán de Alfaro de realizar su proyecto él conoce a Archer Harman a través de su Ministro del Exterior en New York. Harman era el candidato perfecto para liderar el proyecto, pues el norteamericano ya había trabajado en empresas ferroviarias.

En 1897 el presidente Eloy Alfaro y Archer Harman constituyen la empresa “Guayaquil and Quito Railway Company” en Estados Unidos de Norte America, dirigida por Archer fue el gerente general de la empresa, mientras que su hermano el Mayor John Harman fue el ingeniero en jefe, la empresa asumió la construcción a un costo aproximado de 17 millones de dólares.

Hubo una frecuente dificultad en contar con capitales nacionales para financiar las obras, por esta razón Harman partió a Inglaterra en búsqueda de capitales para costear los trabajos. Esto no fue fácil ya que el país no había sido un buen pagador de la deuda inglesa (deuda de la independencia heredada de la Gran Colombia)

En Londres, Harman encuentra a Sir. James Sivewright, quien fue uno de los mayores inversionistas del ferrocarril.

Cuando comenzaron los trabajos con la compañía norteamericana, un sinnúmero de trabajadores nacionales y extranjeros buscaron trabajar en la obra debido a los buenos salarios que se les ofrecía, con el pasar del tiempo empezaron a morir los obreros por el

fuerte clima del Ecuador y las enfermedades que azotaban la época como el paludismo, disentería y la fiebre amarilla, además de frecuentes ataques de serpientes X, mosquitos, niguas y garrapatas. Los empleados empezaron a renunciar por el peligro de trabajar en la obra a tal punto que se empezó a rumorar que el mismo demonio estaba en contra del ferrocarril, en el sector de río Chimbo en la época invernal, bajó un gigantesco alud causando la muerte de cientos de trabajadores, destruyendo casas y 10 Km. Vía férrea, por tal motivo en el año 1900 se decidió contratar a 4000 jamaquinos para continuar con la construcción, ya que se les consideraba mano de obra calificada por la experiencia adquirida en la construcción del ferrocarril en su país (FEEP, 2010).

Cuando el tendido de la riel llegó a Sibambe, todos quedaron admirados del zigzag al filo de la montaña, diseñado por John Harman, para hacer subir de retro al ferrocarril. Trayecto que fue bautizado como la **Nariz del Diablo**, por la forma de la montaña.

Debido a presiones de los habitantes de Riobamba, Alfaro se vio obligado a modificar el trazado original para que el tren entrara a esta ciudad.

Luego de 11 largos años de construcción y durante su segundo gobierno, Eloy Alfaro logró completar los 452 Km. De vía desde Durán hasta Quito.

El ferrocarril fue inaugurado el 25 de junio de 1908, coincidiendo con el cumpleaños número 66 de Eloy Alfaro. Cuando la locomotora número 8 llegó a Quito cerca de 50.000 habitantes lo recibieron con un ambiente de fiesta, bandas de música, juegos pirotécnicos, calles adornadas y embanderadas, además de una campanada a cada hora de parte de la iglesia. Fueron decretados 4 días de fiesta nacional.

Como acto de inauguración la hija del Alfaro, América Alfaro colocó un clavo de oro en el último riel de la estación Chimbacalle (Meneses, 2006).

Alfaro no se conformaría y continuaría con los proyectos para enlazar el país con el ferrocarril. En las orillas del Machángara, bautizó con una pala la construcción de la ruta Quito – Ibarra, como una prolongación del ferrocarril para integrar esta ruta con Colombia.

El éxito del ferrocarril abrió las puertas para su expansión. Futuros gobiernos construyeron la vía Sibambe a Cuenca, proyectándola hasta Loja, para unir al sur, donde circulaba dinero peruano, por las malas condiciones de las vías de comunicación. Otros ferrocarriles, que fueron parte del sistema nacional son:

- Guayaquil a Salinas

- Machala a Pasaje y Piedras
- Chone a Bahía de Caráquez
- Manta a Santa Ana
- Ibarra a San Lorenzo

La construcción del ferrocarril permitió, la unidad y la modernización del país, a través del comercio de la costa con la sierra, hay que destacar que el ferrocarril ayudó mucho en el desarrollo de varias industrias como, breña (textiles), cervecera nacional, cementos Chimborazo, entre otros.

Sin embargo, a finales de los años 70 y principio de los 80 inicia la decadencia del ferrocarril ecuatoriano por su competencia con el vehículo de carretera y falta de interés de los gobiernos. Con el pasar de los años y el invierno poco a poco las estaciones y la vía férrea se fue deteriorando, las locomotoras y coches se guardaron en Duran y Chimbacalle hasta quedar oxidadas y así el tren en Ecuador casi murió por completo.

100 años después de la inauguración del tren del sur Guayaquil – Quito, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural declara al sistema ferroviario nacional como patrimonio cultural del estado “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico” y así empieza la rehabilitación del Tren en Ecuador.

Tras la rehabilitación del sistema ferroviario, hoy en día tenemos totalmente operativas las rutas Guayaquil – Quito, Otavalo – Salinas de Ibarra y El Tambo – Coyocor.

El tren dejó de ser un medio de transporte de carga para convertirse en uno de los principales proyectos turísticos que fomenta el desarrollo social y económico de las comunidades que se asientan cerca de la vía férrea (FEEP, 2010).

Les invito a observar nuestro paisaje, al mirarlo ustedes se darán cuenta de el porque se lo denomino “El tren mas difícil del mundo” pues imaginen construir un tendido de la costa a la sierra cruzando los Andes hace mas de 117 años.

(Enseñar el material fotográfico)

## Inauguración de la estación “Quito” 1908



(s.a. , s.f.)

### **22. Estación “Tambillo” ( Al cruzar la Av. Panamericana Sur, 3 minutos)**

Su atención por favor, estamos por llegar a la estación de Tambillo, hoy se la ve ligera y pequeña pero en su tiempo con la incorporación de la red ferroviaria, cobro una energía nunca antes vista, esta estación era testigo de cientos de viajeros de la maquina ferroviaria llevando todo tipo de pasajeros y mercadería. Era además el último respiro del convoy antes de llegar a la gran ciudad, además fue una importante estación, los ingresos de muchos habitantes dependían de los servicios que prestaban a los pasajeros del ferrocarril (FEEP , 2010).

Por favor recuerdo a todos los pasajeros que en esta estación realizaremos una parada técnica de 20 minutos, tiempo durante el cual ustedes pueden visitar nuestra cafetería y degustar las deliciosas empanadas de viento que son el producto estrella de la estación.

Es importante mencionar que el tren debe cumplir con los tiempos establecidos por lo cual cuando sea tiempo de abordar el coche los guías de turismo realizaremos 3 llamadas por altavoz, se recomienda a todos los pasajeros que no se alejen de la estación.

Bienvenidos a estación “Tambillo”.

## Estación “Tambillo”



(Tren Ecuador, 2014)

### **23. Eucaliptos, Valle de los Chillos, Volcán Ilalo y Volcán Pasochoa (Al pasar el puente de la Av. Simón Bolívar, 10 minutos)**

Su atención por favor, en aproximadamente 1h15 estaremos arrobando a la estación Eloy Alfaro Quito.

En este sector podemos observar los arboles de eucalipto o eucaliptus el cual es un género de árboles de la familia de las mirtáceas. Existen alrededor de 300 especies, la mayoría nativas de Australia y Tasmania. En la actualidad se encuentran distribuidos por gran parte del mundo y debido a su rápido crecimiento frecuentemente se emplean en plantaciones forestales para la industria papelera, maderera o para la obtención de productos químicos, además de su valor ornamental. Las hojas jóvenes de los eucaliptos son sésiles, ovaladas y grisáceas, alargándose y tornándose coriáceas y de un color verde azulado brillante de adultas; contienen un aceite esencial, de característico olor balsámico, que es un poderoso desinfectante natural. En aromaterapia se emplea por la parte emocional como un estimulante con efecto de relajación, y por la parte física como antiviral, expectorante y descongestivo nasal.

Los pinos y eucaliptos han sido desde hace ya mucho tiempo los árboles dominantes de los Andes ecuatorianos. Nuestros ojos y memoria están acostumbrados a verlos, e inclusive observamos con ingenua satisfacción que son las plantas recién sembradas a lo largo del país. Sin embargo otra pudiera ser nuestra opinión si revisáramos críticamente la complicada y sin duda paradójica historia de estas dos especies.

En la presidencia de García Moreno llegan las primeras semillas de eucalipto a la sierra ecuatoriana (a una Hacienda en Ambato), enviadas por una familia ecuatoriana de

apellidos Aguirre Montufar que se encontraba en Francia y asistió a una feria botánica en París donde este árbol era la novedad ya que es de crecimiento rápido y sobre todo para secar zonas pantanosas. Las semillas fueron enviadas desde Europa a nombre de García Moreno y se las plantó desde los 1800 hasta los 3300 msnm (Terra Incógnita No 37, 2005). Hacia la derecha podemos divisar el hermoso paisaje de un valle interandino, donde se encuentra el Valle de los Chillos y las parroquias de Amaguaña y Uyumbicho en las faldas del volcán Pasochoa.

El Valle de los Chillos es un lugar de clima sumamente agradable y su suelo es extraordinariamente fértil, razón por la cual este valle ha sido habitado y cultivado desde tiempos inmemorables, convirtiéndose en una zona con un alto crecimiento de urbanizaciones, villas residenciales y áreas comerciales muy importantes.

En este sector del Valle de los Chillos se encuentra ubicado el Ilaló, un volcán inactivo y altamente erosionado, cuya última erupción fue hace un millón de años. Este volcán constituye una barrera natural que separa al Valle de los Chillos al sur, con el valle de Tumbaco hacia el norte. El volcán Ilaló es una buena opción para realizar caminatas hasta la cruz, ubicada en la cima, a una altura de 3.200 m.s.n.m. Son muchos los grupos de andinistas que inician en el Ilaló sus entrenamientos para subir a otros volcanes. Desde la cima de este volcán la vista es absolutamente maravillosa, en un día despejado se puede disfrutar del paisaje de los valles y volcanes aledaños (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2005).

También podemos observar hacia el sur el volcán Pasochoa, este volcán es de forma truncada, su altura es de 4.199 msnm, en la parte más alta. La caldera se encuentra en la cumbre y tiene 2 km. de diámetro que forma un gran anfiteatro cuya abertura apunta al suroeste. Su base tiene 15 km., nace entre los 2.800 y 3.000 m.

El Pasochoa hoy en día es un atractivo turístico muy importante en la zona por su nivel de biodiversidad, pues parte de este hermoso volcán es un área protegida con una extensión de 500 hectáreas, contiene uno de los últimos reductos de bosque andino de la Sierra ecuatoriana (Quito Adventure, 2015).

Una de las causas de la gran biodiversidad encontrada en esta área natural es la existencia de diferentes ecosistemas, podemos identificar 3 zonas de vida: bosque húmedo Montano Bajo, bosque muy Húmedo Montano Bajo y Páramo Pluvial Sub-andino, cada una con clima, suelo y especies biológicamente diferentes.

Les invito a observar nuestro paisaje.

#### Quebrada de Sta. Rosa de Cutuglagua



(Espinosa, 2015)

#### **24. Poblado y estación Santa Rosa de Cutuglagua (Al ingresar a Santa Rosa, 5 minutos)**

Su atención por favor, en este momento nos encontramos en la Parroquia de Santa Rosa de Cutuglagua, con respecto al nombre de esta parroquia se conocen 2 significados. Para unos, Cutuglagua viene de los vocablos: CU = grande; TUG = Todos; LA = Resplandeciente; GUA = Ollita, que en resumen, quiere decir ollita grande resplandeciente para todos y para otros Cutuglagua proviene del vocablo CUTU= que significa lugar corto y pequeño lleno de agua, este significado tiene relación con un sitio geográfico, situado en el nororiente de la parroquia donde nacen vertientes de agua.

Antiguamente el territorio que hoy es Cutuglagua fue una cadena de hermosas haciendas. En la actualidad, Cutuglagua se ha convertido en una población que ha ido creciendo paulatinamente, sobre todo por su cercanía a la ciudad de Quito.

A su lado derecho podemos observar la estación de tren Santa Rosa, en tiempos antiguos esta estación era un campamento para el personal de mantenimiento de vía y era importante porque la locomotora a vapor se abastecía del agua almacenada en los tanques que se encuentran frente a la estación denominados chimbuzos (FEEP, 2010).

Anteriormente, los campamentos se encontraban ubicados cada 10 kilómetros en la vía férrea, quienes habitaban los campamentos, era una cuadrilla de 10 a 12 trabajadores responsables del mantenimiento y reparación de cualquier desperfecto de la vía. El jefe de la cuadrilla era conocido con el nombre de Sobrestante. Dentro de la cuadrilla también se encontraba el Banderero, cuya función era salir a las 2 de la mañana, para recorrer los 10

kilómetros de vía e informar al jefe de estación, sobre cualquier inconveniente presentado en el tramo, para que se hagan los arreglos respectivos inmediatamente antes de la llegada del tren. Posteriormente la estación de Santa Rosa, también fue considerada como una estación de bandera, es decir aquella estación, en la que los trenes se detienen únicamente, si se observa una bandera colocada fuera de la estación, la que representa una señal de pare y que se utiliza, si de momento existían pasajeros o carga para ser transportados (Com pers. Ron Carlos, 2011).

A más de las estaciones de bandera existían también estaciones regulares, que son aquellas estaciones en las que los trenes paraban normalmente, las mismas que contaban con servicio telegráfico o telefónico y que se encontraban a cargo de un jefe de estación

Estamos por ingresar a la ciudad de Quito por la parte sur.

#### Estación de “Sta. Rosa de Cutuglagua”



(Espinosa, 2015)

#### **25. Volcán Atacazo y Tesoro de Atahualpa (Al ingresar a la ciudad de Quito, 10 minutos).**

Su atención por favor, a su lado izquierdo podemos observar el Volcán Atacazo, el cual es un volcán de la Cordillera Occidental, ubicado al sur de la ciudad. Limita el área urbana de Quito y su altura es de 4750 m.s.n.m. Está formado por diversas calderas y varios domos volcánicos. En una de estas calderas, aparece el nuevo volcán denominado Ninahuilca, el cual si está considerado como un volcán activo.

El Atacazo no presenta nieve perpetua en la cumbre, pero puede observarse un manto blanco en la época de invierno. Se puede realizar ascensos a este volcán y durante el

trayecto se puede observar plantas nativas como: romerillo, pumamaqui, bromelias, orquídeas y una gran variedad de aves, entre estas: mirlos, tórtolas y huiracchuros. A una altura de 3000 m.s.n.m se encuentra un mirador natural desde cual se puede divisar el sur de la ciudad de Quito y parte de Machachi y Tambillo (IGEPN , 2015).

Adicionalmente del Atacazo se dice que es uno de los lugares donde se escondió el tesoro de Atahualpa, otro de los lugares que también se menciona son los Llanganates que se encuentran en la cordillera oriental y van desde el páramo a la selva. De todos estos lugares dicen lo mismo, que se nubla de pronto, las brújulas y GPS no funcionan y hasta el día de hoy nadie ha encontrado el tesoro.

Una de las historias que más interesantes es la que se describe en el libro El derrotero de Valverde sobre el Comendador de Latacunga hace más de 250 años:

A finales de la década de 1850 el botánico inglés Richard Spruce estuvo dos años en Ecuador por órdenes de su gobierno para obtener semillas de cascarilla (para el tratamiento de la malaria). Accidentalmente en Baños encuentra un extraño documento, una guía escrita por un soldado español durante la primera fase de la conquista, este documento conocido como “el derrotero de Valverde” una copia de este fechada en 1827, pues el original desapareció, fue traducida por Spruce al inglés y lo que ahora queda es solo una traducción que el famoso botánico hizo de este documento.

En el siglo XVIII el Rey envía el documento al corregidor de Tacunga, Puga Pástor, con la orden de seguir las instrucciones y encontrar el más grande rescate de la historia. Al regresar el corregidor reporta que el tesoro es falso y que el obispo, quien iba como veedor de la corona, murió en la expedición; quedando este documento oculto hasta que fue encontrado por el botánico Inglés. Este documento muestra una ruta para llegar al rescate nunca entregado varios siglos atrás. No se sabe quien lo escribió, pero sí que conocía la zona que es descrita en el mismo. Teóricamente este soldado Valverde se hizo rico y en un acto extraño, tal vez en su lecho de muerte, hace llegar al rey su relato. Seis días de viaje por terreno difícil, cuyas características topográficas son descritas en el documento hacen pensar en su veracidad.

Exploradores de todo el mundo siguen viniendo al Ecuador, contratando guías de montaña para buscar el tesoro; para darle un poco de contexto a la historia todo comienza en 1532. Francisco Pizarro junto a dos centenas de europeos y algunos miles de nativos que lo apoyaban, tomaron como prisionero al emperador de los incas, que regresaba de salir

victorioso sobre los Ejércitos de su hermano Huáscar después de una cruenta guerra civil. Ese choque cultural que permitió tomar como prisionero a Atahualpa, impidió a sus tropas, numéricamente superiores, mantener un combate.

Una vez hecho prisionero un monto de rescate fue propuesto, un cuarto lleno de oro y dos de plata, la cantidad de oro y plata que obtuvieron, aunque no completa, fue de 6 toneladas de oro y 11 toneladas de plata. Por que mataron a Atahualpa?, como el botín no llegaba los “secuestradores” empezaron a dudar, pensado que solo les estaban dando largas mientras reunían tropas, es importante mencionar que los conquistadores no tenían idea alguna del tamaño real del Tahuantinsuyo, razón por la cual gran parte del botín se demoró mucho en llegar. Francisco Pizarro tomo una decisión: matar a Atahualpa con una justificándolo con la religión.

Al enterarse de este desastre Rumiñahui, uno de los generales de Atahualpa, ordeno cambiar el rumbo de las cargas de oro y plata. Cuando Rumiñahui fue capturado cerca de Píllaro, que se encuentra cerca de los Llanganates y a su vez zona que conocía muy bien por ser de ascendencia Puruhá. El gran comandante inca murió sin revelar la ubicación del inmenso tesoro. El tiempo pasó y el tesoro se convirtió solamente en una historia (Derrotero de Valverde (Anhalzer, 1998).

Les invito a observar la parte sur de la ciudad de Quito.

## Volcán Atacazo – Ninuhuilca ; Domo Ninahuilca Chico II visto desde el norte



(IGEPN, 2015)

### **26. Loma del Panecillo y Macizo del Pichincha ( Al pasar el puente de la Av. Pedro Vicente Maldonado, 10 minutos)**

En este momento a su lado izquierdo podemos observar la Loma del Panecillo, esta elevación natural fue bautizada así por su parecido con un pequeño pan, se erige en medio de la ciudad como un mirador natural desde el cual se aprecia la belleza andina de la zona y la disposición urbana de la ciudad. El montículo recibió su calificativo de los conquistadores españoles, antes de la llegada de los incas tenía el nombre de "Shungoloma" que en quichua significa "loma del corazón". A la llegada del inca se erigió sobre él un templo dedicado al culto del dios Sol, llamado Yavirac (punto o encuentro del agua), el cual fue destruido por el indio Rumiñahui mientras resistía con sus tropas al avance español.

La loma del Panecillo, con tres mil metros de altitud sobre el nivel del mar, es una referencia para los quiteños porque marca la división entre el sur y el centro de la ciudad y aún mantiene el legado de la época colonial porque allí se encuentra la Olla del Panecillo, una especie de cisterna circular de ocho metros de profundidad que fue utilizado para el riego de sembríos.

En 1976, el artista español Agustín de la Herrán Matorras realizó en aluminio el monumento a la Virgen Inmaculada que se encuentra en la cúspide del cerro. Está compuesto por siete mil piezas y es considerado como la mayor representación de aluminio del mundo. La obra, es una réplica de la escultura realizada por el artista quiteño Bernardo

de Legarda en el siglo XVIII, que reposa en la Iglesia de San Francisco (Quito Turismo, 2014).

La ciudad de Quito tiene una forma alargada, extendiéndose de Norte a Sur con aproximadamente 45km y de Este a Oeste 17km, su forma se debe a que la ciudad fue construida junto a un complejo volcánico llamado el Macizo del Pichincha el cual podemos observar conforme abandonamos la ciudad, este tiene varias cumbres, entre las más importantes tenemos: Guagua Pichincha (Volcán Activo), Rucu Pichincha (Volcán Extinto), Padre Encantado, Cuntur Guachana, Cruz Loma y Cerro Ladrillos (Señalar las cumbres).

El Rucu Pichincha tiene una forma muy peculiar ya que su perfil se asemeja al Mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre, su altura es de 4.698 msnm

Este es un volcán inactivo cuya actividad culminó en el Pleistoceno, desde esta época fue intensamente erosionado por glaciares y otros factores hasta verse reducido a una serie de aristas que aún señalan la presencia de una caldera.

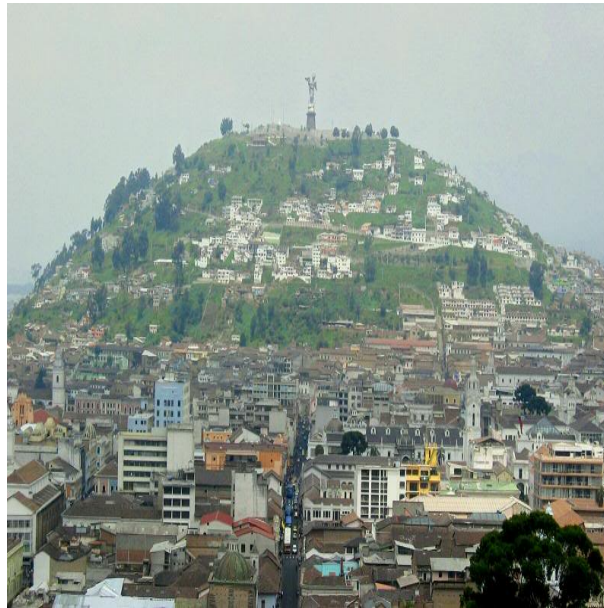
Erupciones históricas atribuidas a este volcán son falsas y se debieron a derrumbamientos y flujos de lodo relacionadas con lluvias excepcionalmente fuertes en el lugar. Es curioso el hecho de que los indígenas hayan bautizado al volcán con este nombre siendo más pequeño que el Guagua Pichincha, Rucu quiere decir viejo y guagua joven, se desprende que los indígenas tenían conocimientos geológicos básicos, gracias al hecho de que sabían que este volcán es anterior al nuevo volcán Pichincha en actividad.

El Guagua Pichincha se encuentra a una altura de 4.776 msnm, ha sufrido grandes transformaciones en su historia geológica, de él se conoce la construcción y destrucción sucesiva de dos edificios. El primero se formó luego de apagarse el volcán Rucu Pichincha posteriormente colapsó y dejó una caldera de aproximadamente 3.5 Km. de diámetro. Posteriormente se levanta un nuevo edificio volcánico sobre los restos de la caldera, formando la actual. En tiempos históricos Quito ha sido testigo de las erupciones de su temperamental vecino en estas erupciones se formó el actual domo volcánico del Guagua Pichincha.

Este es uno de los volcanes con mayor actividad de la cordillera occidental; su reactivación y última erupción comenzó en octubre de 1999 (Revista Cordillera, s.a.).

Les invito a observar el paisaje que nos rodea.

## Loma del Panecillo



(Skyscrapercity, 2015)

**26. Barrio de Chimbacalle y estación de tren Eloy Alfaro Quito** (Al pasar el triángulo de inversión Chiriyacu, tiempo 10 minutos).

Su atención por favor, estamos por arribar a la famosa Estación Eloy Alfaro Quito o estación de Chimbacalle en aproximadamente 15 minutos.

El 25 de Junio de 1908 llega por primera vez el tren a esta estación, y se la inaugura con el nombre de estación de tren Quito, posteriormente, con el pasar del tiempo se la empieza a conocer como la estación Chimbacalle, por el barrio donde se encuentra ubicada. Finalmente en el año 2008 con el proceso de rehabilitación del sistema nacional ferroviario nuevamente es modificado el nombre de la estación para resaltar al principal precursor de esta obra Don Eloy Alfaro Delgado, este año se reinaugura esta estación con el nombre de Eloy Alfaro (FEEP, 2010).

Podemos observar el tradicional barrio de Chimbacalle. En la época incásica se le conocía como: “Pillcocancha”. La palabra “cancha” se utilizó en esos tiempos para designar a un conjunto de tres o más edificaciones abiertas hacia un patio común; mientras que la palabra “pillco” aludía a ciertas plumas multicolores que solían ofrendarse e incinerarse en la elección de la esposa del inca o coya. La única esposa inca que fue investida de coya en Quito fue Paico Vello o Tocoto Vello, esposa de Atahualpa.

Gracias a un documento colonial perteneciente a los años de 1580, sabemos que conservó el nombre de “Pillcocancho”. Ahí vivían ciertas familias indígenas y tenían sus casas algunos caciques importantes del centro-norte de la sierra que por decisión de políticas incas pasaron a residir en Quito. Aquellos caciques eran representantes de las comunidades de Cosanga-Pillaro (Panzaleos), Sigchos y Puruhaes.

Dada la presencia de un número considerable de indígenas en el sector, las autoridades españolas, en razón de su política fiscal y de evangelización, decidieron crear a fines del SIGLO XVI una doctrina o reducción de indios, la misma que pasó a denominarse San Juan Evangelista del Machángara.

La construcción de la doctrina supuso la agrupación de las familias indígenas en un núcleo residencial y la construcción de una iglesia parroquial, la que al parecer se ubicó más abajo del sitio donde a inicios del SIGLO XX se levantó la hoy llamada iglesia antigua, esta iglesia se encuentra cerca de la estación de Chimbacalle (A una cuadra de la misma). El Pillcocancho y la doctrina de San Juan de Machángara quedaban junto al Capac-ñan o camino real Andino, que de Quito avanzaba hacia el Cuzco.

Este ramal del camino salía desde la esquina meridional de la plaza inca, ocupada hoy día por la actual Plaza Grande, continuaba hacia la plaza de Santo Domingo y proseguía por la actual calle Maldonado. (Actualmente la vía del Trole-Bus). El camino avanzaba hacia el puente levantado sobre la quebrada de Ulla Wanka Yacu o quebrada de Jerusalén (Cumandá) y más abajo cruzaba el río Machángara hasta llegar a Chimbacalle, desde donde se dirigía al sureste, para ascender hacia las lomas de Puengasí, por la actual calle Alpuhuasi (Hacia la parte Oriental). El nombre de “Chimbacalle” reemplazó al antiguo nombre de San Juan de Machángara a fines del SIGLO XVII.

En la búsqueda del significado de Chimbacalle se ha cometido un grave error, debido a la confusión de la palabra “chimba” por “jimba”; palabra que se utiliza para designar la trenza de cabello. En razón de esto algunas personas mencionan que “Chimbacalle” significa “Calle trenzada”.

“Chimba” significa “al frente”, la “otra orilla” de un camino o de un río y se deriva del verbo “chimbana” que significa cruzar o vadear un río; de ahí el nombre de “chimbador”, originalmente dado a las personas que solían ayudar a cruzar los ríos. El término “Chimbacalle”, significa por tanto, “La calle de en frente”. Designación otorgada

probablemente por los antiguos usuarios coloniales del otro camino que desde la ciudad salía hacia el sur, por la actual calle Bahía y que conducía a La Magdalena y Chillogallo.

A partir de la construcción de la estación del ferrocarril al sur de la ciudad y la llegada del tren en 1908, el antiguo poblado se convirtió en un barrio moderno, se convirtió en una zona industrial que dio albergue a las primeras fábricas modernas de la ciudad y a las casas de los obreros que se instalaron en sus alrededores. De esta manera, la antigua reducción de indios se convirtió en el primer barrio obrero de Quito. (El Comercio, 2013).

#### Barrio de Chimbacalle



(Quito Adventure, s.f.)

#### **27. Despedida (A bordo del tren, al llegar a Chimbacalle, 3 minutos)**

Su atención por favor, a nombre de Tren Ecuador quiero agradecer a todos por su visita, espero que hayan disfrutado de su tour y que no sea la última vez que recorren el sistema nacional ferroviario, les invito a ingresar a [www.treecuador.com](http://www.treecuador.com) donde ustedes podrán obtener información de nuestras diferentes rutas.

Por favor revisemos nuestras pertenencias para no olvidar nada en las unidades, al llegar a Chimbacalle les invito a visitar a nuestro fotógrafo que es parte de nuestros emprendimientos, pueden adquirir una foto de recuerdo de su viaje al costo de 2,00\$.

Bienvenidos a Chimbacalle, gracias por su visita.

Estación “Eloy Alfaro” Quito



(Tren Ecuador, 2014)

## **CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **5.1. CONCLUSIONES**

1. Actualmente la información proporcionada por los guías a los turistas en la ruta “Tren de los Volcanes” no está estandarizada debido a la falta de un guión base establecido para esta ruta, por lo cual la calidad y cantidad de la información varía dependiendo el guía, esto ha generado inconvenientes en la satisfacción del pasajero con respecto al servicio de guianza.
2. El nivel de satisfacción de los pasajeros con respecto a la asistencia en general y la operación turística fue excelente, este nivel de satisfacción se debe a la buena organización por parte del equipo de guías para el desarrollo operativo de la ruta antes y durante el recorrido.
3. Los intereses del pasajeros de la ruta, se enfocan hacia temas naturales e históricos, donde resalta la importancia natural de las elevaciones que se pueden observar durante el desarrollo del tour así, como también la importancia histórica del tren en Ecuador.
4. El diseño y aplicación de un guión base realizado a partir de los intereses de los pasajeros que viajan en la ruta puede ser la herramienta principal para estandarizar la información proporcionada en el tour y a su vez mejorar el nivel de satisfacción de los pasajeros referente al servicio de guianza.

### **5.2. RECOMENDACIONES**

1. A Ferrocarriles del Ecuador que mejore el sistema de audio a bordo del tren y dote al equipo de guías de uniformes adecuados para el desarrollo de actividades en campo con el fin de mejorar su desempeño.
2. El equipo de guías evalúe constantemente los intereses de los pasajeros y su evolución, con el fin de adaptar la información proporcionada a la demanda actual.
3. La elaboración y aplicación de un guión base diseñado a partir de los intereses del turista hacia la ruta como herramienta de estandarización de información, así como capacitación al equipo de guías en el manejo del guión.
4. La actualización constante del guión base y fuentes de datos utilizados para el desarrollo de la guianza turística durante la ruta, del mismo modo la diversificación con respecto a los temas de guianza.

## BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, Z.; Ulloa, C e Hidalgo, P. (2001), “Guía de las plantas útiles de los páramos de Zuleta en Ecuador”[ en línea], disponible en: [http://www.ecociencia.org/archivos/guía\\_plantas-091128.pdf](http://www.ecociencia.org/archivos/guía_plantas-091128.pdf), recuperado: 22 de agosto de 2015.

Alvaro, X. (2007). *La guía del guía*. Manta, CCE BENJAMIN CARRION.

ANDESHANDBOOK. (2015), “*Volcán Sincholagua*” [en línea], disponible en: <http://www.andeshandbook.org/montanismo/cerro/314/Sincholagua>, recuperado: 8 de agosto de 2015.

Anhalzer, J. (1998), *El Tesoro del Llanganati*. s. l., Impr. Mariscal.

Armendáriz, C.; Sosa, R. y Puca, C. (2013), *Análisis y aplicación del método Panofsky en la actividad turística: plan piloto en museos de la ciudad de Quito*, Quito, Editorial Universidad de Especialidades Turísticas.

Castro, B. (2009). “*El ferrocarril ecuatoriano Patrimonio de su Pueblo*”, Quito, s.e

Chaverri, A. (1988), *Los senderos naturales ¿Qué son?*, Costa Rica, CATIE.

Class of 2027. (2015), “*Our field trip to Granja La Estación*” [en línea], disponible en: <http://ac2027kinderblog.blogspot.com/2015/03/our-field-trip-to-granja-la-estacion.html>, recuperado: 5 de Noviembre de 2015.

Correa, J. (2012). “*Guianza Turística*” [en línea], disponible en: <http://elvercaroprese.wordpress.com/guianza-turistica-l-ll-lll-periodo/>, recuperado: 5 de Septiembre del 2014.

Cruz, Marcos. (2000), *Montañas del Ecuador*. s. l., Dinediciones.

Cuvi, N. (2005, octubre), “*Dos cajones con semillas de eucalipto*”, en *Revista Terra Incógnita* [en línea], num. 37, disponible en: [http://www.terraecuador.net/revista\\_37/37\\_eucalipto.htm](http://www.terraecuador.net/revista_37/37_eucalipto.htm), recuperado: 20 de agosto de 2015.

Diccionario Turístico. (2010). "*Colonial Tour & Travel*" [en línea], disponible en: <http://www.colonialtours.com.do/dicturistico.htm>, recuperado: 5 de Septiembre del 2014.

Ecuador Travel. (2015). "*Avenida de los volcanes*" [en línea], disponible en: <http://www.visitecuador.travel/contenidos.php?menu=4&submenu1=18&submenu2=95&idiom=1>, recuperado: 27 de Septiembre del 2015.

Espinosa, D. (2015), Galería fotográfica Tren de los Volcanes, Quito.

El Comercio. (2013). "*Chimbacalle, la ventana al pasado del transporte*" [en línea], disponible en: <http://patrimonio.elcomercio.com/patrimonio-historico/estacion-de-chimbacalle/historia#.VfjOR7QTFEQ>, recuperado: 19 de enero de 2015.

Ferrocarriles del Ecuador. (2010). *Manual de Inducción, Historia del Tren*. Ecuador, s.l., FEEP.

Tren Ecuador. (2014). "*Galería fotográfica Tren de los Volcanes*" [en línea], disponible en: <http://trenecuador.com/es/tren-de-los-volcanes/>, recuperado: 25 de Octubre del 2015.

Ferrocarriles del Ecuador. (2012). "*Tren de los Volcanes*" [en línea], disponible en: [http://www.ferrocarrilesdeecuador.gob.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=178%3Avolcanes&catid=48%3Ahealth&Itemid=1](http://www.ferrocarrilesdeecuador.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=178%3Avolcanes&catid=48%3Ahealth&Itemid=1), recuperado: 7 de Septiembre del 2014.

Ferrocarriles del Ecuador. (2010). *Guión base Quito – Latacunga – Quito*. Ecuador, s.l., FEEP.

FEEP. (2014). "*Central de Reservas Ferrocarriles del Ecuador*" [en línea], disponible en: <http://181.211.14.68/CReservasEcuador/index.php?contenido=reservas/reservasViaje>, recuperado: 20 de diciembre de 2014.

Hernández, R.; Fernández, C. y Bautista, L. (2005), *Metodología de la investigación*. México, McGraw Hill.

IG-EPN. (2015), "*Volcanes del Ecuador*" [en línea], disponible en: <http://www.igepn.edu.ec/red-de-observatorios-vulcanologicos-rovig>, recuperado : 2 de agosto de 2015.

IG-EPN. (2015). "*Atacazo – Ninahuilca*" [en línea], disponible en: <http://www.igepn.edu.ec/ninahuilca>, recuperado: 20 de agosto de 2015.

Córdova, J. (2004), *Estructura del guión base - Modulo técnicas de guiar*. Quito, s.e.

Machicado, J. (2013), "*Del Desarrollo Sustentable al Desarrollo Sostenible*" [en línea], disponible en: <http://jorgemachicado.blogspot.com/2009/08/dss.html>, recuperado 3 de Octubre del 2014.

Marco Tour Transservice. (2015), "*Buses 19 – 45 pax*" [en línea], disponible en: <http://www.marcotour.com/buses.htm>, recuperado 4 de Noviembre del 2015.

Meneses, M. (2006). *Tren al Sol, El Tren más difícil del Mundo*. Quito, TRAMA.

MINCETUR. (2004). *Conceptos fundamentales del turismo*, s.l. , MINCETUR.

Nuevayork.com. (2014). "*Tour cine y television New York*" [en línea], disponible en: <http://www.nuevayork.com/tour-cine-y-television-en-nueva-york/>, recuperado 4 de Noviembre de 2015.

OCÉANO. (1995), *Diccionario ilustrado de la Lengua Española*, España.

Organización Mundial del Turismo. *New Number of Tourism, Rhe New Number One Tourism Source Market in the World*, s.l. ,OMT.

Pazmiño, A. (2014, 20 de agosto), entrevistado por Espinosa, D., Quito.

Pasquel, W. (2012). *Plan de difusión de los atractivos turísticos en la ruta Quito-Latacunga que comercializa la empresa de ferrocarriles del Ecuador* [trabajo de grado], Quito, Universidad Tecnológica Equinoccial, título de guía de turismo nacional.

Quito Adventure. (s. f.), "*Bosque Protector Pasochoa*" [en línea], disponible en: <http://www.quitoadventure.com/espanol/aventura-ecuador/areas-protegidas-ecuador/andes-ecuador/bosque-protector-pasochoa-01.html>, recuperado: 29 de marzo de 2015.

Quito Adventure. (s. f.), "*Barrio de Chimbacalle*" [en línea], disponible en: <http://www.quitoadventure.com/espanol/relax-ecuador/lugares-turisticos-quito/lugares-historicos/tren-quito-chimbacalle.html>, recuperado: 5 de Noviembre de 2015.

Ron C. (2015, 15 de enero), entrevistado por Espinosa, D., Quito.

Suarez, M. y Tapia, A. (2014). *Interaprendizaje de estadística básica*, Ibarra, Ed Universidad Técnica del Norte.

Skyscrapercity. (2015). "*Loma del panecillo*" [en línea], disponible en: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=538451>, recuperado 25 de Octubre del 2015.

Traverso, J. (1996), *Comunicación interpretativa: variable clave en el marketing mix de las empresas de turismo rural*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, Instituto de estudios turísticos.

Universidad Interamericana para el Desarrollo. (2008). *Fundamentos de Turismo*. Colombia.

Valencia, J. (2004). "Diccionario de términos Turísticos" [en línea], disponible en: <http://boletin-turistico.com/diccionarioturismo/Diccionario-1/%C3%81/%C3%81REA-TUR%C3%8DSTICA-967/>, recuperado: 27 de septiembre del 2014.

Villavicencio, D. (2014, 20 de agosto), entrevistado por Espinosa, D., Quito.

Villavicencio, D. (2005). *Diagnóstico de la situación actual y propuesta de comercialización del ferrocarril en la ruta estación Chimbacalle- Área recreacional el Boliche* [trabajo de grado], Quito, Universidad Tecnológica Equinoccial, título de guía de turismo nacional.

## ANEXOS

### Anexo 1

Informe de validación de atractivos turísticos de la ruta “Tren de los Volcanes” elaborado por la Ing. Gabriela Fernández, gestora de Excursión de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública.

Quito, 11 de febrero del 2015

Informe de validación de inventario de atractivos turísticos  
“Tren de los Volcanes”

Por medio del presente, informo que los atractivos turísticos descritos en el inventario realizado por el Sr. David Espinosa, son los mismos que se pueden observar en la ruta Tren de los Volcanes, validando así la información presentada.



Gabriela Fernández

**Gestor de Excursión**

Ferrocarriles del Ecuador EP

PBX (593 2) 3992100 Ext. 1172