

IMPACTO ECONÓMICO DE LA OPERACIÓN DEL FERROCARRIL ECUATORIANO EN EL SECTOR HOTELERO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA

Luis Xavier Falconí Tello*

Álvaro Andrés Falconí Tello**

Resumen: El objetivo principal de la investigación fue determinar el impacto económico de la operación del ferrocarril ecuatoriano en el sector hotelero de la ciudad de Riobamba, durante el periodo 2006 – 2013. La investigación fue de tipo descriptivo y correlacional. Se trabajó con varios estratos de población: representantes del sector hotelero, turistas nacionales y extranjeros que demandan los servicios turísticos del tren, directivos y empleados de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública. La información se obtuvo por medio de la aplicación de encuestas, entrevistas y revisión de archivos del Ministerio de Turismo del Ecuador y Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, datos que posteriormente fueron analizados y comparados para establecer las conclusiones correspondientes. Los principales resultados de acuerdo a los objetivos planteados y a los indicadores de percepción del impacto económico indican que: El impacto económico generado por la actividad turística relacionada al viaje en tren en el sector hotelero es positivo, en términos del aporte significativo al PIB cantonal medida a través de la variable. “Generación directa de empleo e ingresos”, se denota además que existe inversión social. Solo por concepto de hoteles, la actividad turística genera empleos directos e indirectos en el Cantón Riobamba. En términos generales el turista valora los aspectos culturales, paisajes y la atención que se le brinda en el tren, hoteles, restaurantes y afines al sector turístico, aunque se requiere una mejor capacitación en el ámbito del servicio.

Palabras clave: Tren, Turismo, Hotel, Riobamba, Ecuador.

IMPACTO ECONÓMICO DA OPERAÇÃO DA FERROVIA EQUATORIANA NO SETOR HOTELEIRO NA CIDADE DE RIOBAMBA

Resumo: O objetivou-se determinar o impacto económico da operação da ferrovia equatoriana no setor hoteleiro da cidade de Riobamba, durante o período de 2006 a 2013. A investigação foi do tipo descritiva e correlacional. Trabalhou-se com vários estratos da população: representantes do setor hoteleiro, turistas nacionais e estrangeiros que demandam os serviços turísticos do trem, administradores e empregados da ferrovia do Ecuador Empresa Pública. A informação se obteve por meio da aplicação de pesquisas, entrevistas e revisão de arquivos do Ministério do Turismo do Equador e Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, dados que posteriormente foram analisados e comparados para estabelecer as conclusões correspondentes. Os principais resultados de acordo com os objetivos levantados e aos indicadores de percepção do impacto econômico indicam que: O impacto económico gerado pela atividade turística relacionada a viagem de trem no setor hoteleiro é positivo, em termos de contribuição para o PIB cantonal medida através da variável “Geração direta de emprego e renda”, se denota também que existe uma inversão social. Apenas por conceito de hotéis, a atividade turística gera empregos diretos e indiretos no cantão Riobamba. Em termos gerais o turista valoriza os aspectos culturais, paisagens e a atenção que é fornecida no trem, hotéis, restaurantes e afins ao setor turístico, ainda requer uma melhor capacitação no âmbito do serviço.

Palavras-chave: Trem, Turismo, Hotel, Riobamba, Ecuador.

ECONOMIC IMPACT OF THE OPERATION OF THE ECUADORIAN RAILROAD IN THE HOTEL SECTOR IN THE CITY OF RIOBAMBA

Abstract: The main objective of the research was to determine the economic impact of the operation of the Ecuadorian railroad in the hotel sector in the city of Riobamba, during the period 2006 - 2013. The research was descriptive and correlational. We worked with several layers of people: representatives of the hotel industry, domestic and foreign tourists who demand tourist train services, managers and employees of Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública. The information was obtained through the use of surveys, interviews and reviewing records of the Ministry of Tourism of Ecuador and Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública data were then analyzed and compared to establish the appropriate conclusions. Main results according to the objectives and indicators of perceived economic impact indicates that: The economic impact generated by tourism-related travel by train in the hotel sector is positive, in terms of contribution to GDP cantonal significant extent through the variable. "Direct employment and income generation," denotes that there are also social investment. Only by way of hotels, tourism generates direct and indirect jobs in the Cantón Riobamba. Overall the tourist values the cultural, landscapes and attention that is offered on the train, hotels, restaurants and related to the tourism sector, although better training is needed in the area of service.

Keywords: Train, Tourism, Hotel, Riobamba, Ecuador.



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-Não Comercial-Sem Derivações 4.0 Internacional.

*Ecuatoriano humanista, 17 años de experiencia en el sector turístico privado y público. 3 años Viceministro de Turismo del Ecuador, representante a la OEA y OMT. Estudios universitarios en Ingeniería de Empresas, programas de posgrado y profesionalización en Agronegocios, Gestión de la Calidad, Gestión del Turismo, Gobernanza y Liderazgo Político en Argentina, Chile, España y Ecuador. [luisxfalconi@hotmail.com].

**Ecuatoriano humanista, 11 años de experiencia en el sector turístico y comercio exterior, ámbitos privado y público. Estudios universitarios en Economía en el Ecuador y Maestría en Comercio Exterior en la Universidad de Barcelona, España. [alvarofalconi@hotmail.com].

Avaliação cega por pares / Double blind review process – Editor científico / Scientific editor: PhD Thiago D. Pimentel

Recebido em, 20 de novembro, 2015; aceito em 31 de março, 2016; publicado online em 01 junho de 2016.

Received on november 20, 2015; accepted on march 31, 2016; published online on June 01, 2016.

I INTRODUCCIÓN

La construcción del ferrocarril del Ecuador constituye un símbolo de unidad nacional que ayudó al progreso del país. El precursor de la obra fue el presidente Gabriel García Moreno, quien inició este proyecto después que la Asamblea Constituyente de 1861 autorizó la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya la línea férrea. El gobierno liberal del general Eloy Alfaro, de inicios del siglo XX, retomó la obra y delegó el análisis y estudio de un nuevo trazado que permitiese continuar con la construcción del ferrocarril al ingeniero norteamericano Sighald Muller.

Tras décadas de arduo trabajo se pretendía construir la ruta de Guayaquil a Quito, desde 1860 a 1874, año en que llegó la primera locomotora a Milagro. Finalmente en 1895, cuando Eloy Alfaro era presidente, se entabló contacto con los técnicos norteamericanos Archer Harman y Edward Morely, que eran los representantes de una compañía Americana que estaba interesada en construir el "ferrocarril más difícil del mundo" como fue llamado en este entonces.

Se logró un acuerdo y "The Guayaquil and Quito Railway Company" comenzó la construcción en el año 1899. La rieles llegaron finalmente a un enorme obstáculo - una pared de roca casi perpendicular - llamada "La Nariz del Diablo"; lugar extraordinario en donde el tren parece tener alas en medio de la Cordillera de los Andes, en cuestión de minutos, el viajero puede experimentar variedad de climas y conocer la vía más corta que une la costa y la sierra Ecuatoriana.

Construida en 1901 en el cerro conocido desde tiempos atrás como "El nido del Cóndor". La Nariz del Diablo es una montaña de roca completamente perpendicular a 1900 metros de altura sobre el nivel del mar, en donde con arduo trabajo y dinamita, se colocaron las paralelas de acero hasta completar un Zigzag de casi dos kilómetros de una altura de 800 metros.

Construcción de ingeniería atrevida y de mayores proporciones entre los ferrocarriles se ha merecido la admiración y comentarios de técnicos en la materia por su extraordinaria solidez y seguridad.

La construcción, tomo un año de inquebrantable trabajo a un costo de más de un millón de sucres cotizados en alrededor de dos sucres por dólar y cientos de vidas de trabajadores que

fueron enterrados en fosas comunes en un improvisado cementerio (Castro, 2006).

Una de las atracciones en Ecuador y en la provincia de Chimborazo constituye el llamado "ferrocarril más difícil del mundo". Este tren parte desde Riobamba y atraviesa lo que se denomina "la Nariz del Diablo", que soporta un descenso impresionante hacia un pronunciado acantilado (CASTRO, 2006).

Mediante Acuerdo Ministerial No. 029 del 1º de abril de 2008 el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural INPC, declara a la Red Ferroviaria del Ecuador "Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico" y el Gobierno Nacional del Ecuador declara su voluntad de rehabilitarla y operarla, para lo cual conforma Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, y le encarga la modernización de la Empresa de Ferrocarriles y Rehabilitación del Sistema Ferroviario Ecuatoriano, I Etapa, que comprende la rehabilitación del tramo Quito – Durán y restauración Ibarra – Salinas, proyecto con una inversión plurianual 2010 – 2013 de USD 288.861.303,47 (FEEP, 2013).

El Ministerio de Turismo del Ecuador, basado en el paradigma del turismo sostenible, generó en el año 2007 el Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador al año 2020 - PLANDETUR 2020 (MINTUR M. d., 2007), posteriormente en el año 2009 la misma institución expidió el Plan Integral de Marketing Turístico de Ecuador PIMTE 2010 - 2014 (MINTUR M. d., 2009), el cual establece dentro de sus estrategias promocionar la belleza del transporte turístico en ferrocarril a través de la Ruta del Tren (MINTUR M. d., 2009, pág. 50).

El Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 - 2017 (Senplandes, 2013) establece la meta 10.8. Aumentar a 64,0% los ingresos por turismo sobre las exportaciones de servicios totales dentro del Objetivo 10. Impulsar la transformación de la matriz productiva.

En el año 2009, el Ec. Álvaro Andrés Falconí Tello presenta su trabajo de tesis de pregrado en la Universidad Nacional de Chimborazo con el objetivo de determinar el impacto económico de la operación del ferrocarril en el sector hotelero de la ciudad de Riobamba, durante el periodo 2006 – 2008 (FALCONÍ, 2009).

La operación del ferrocarril en el período 2006 - 2008, demuestra su importancia para la economía del sector hotelero y para la ciudad de Riobamba,

además del beneficio social a través de la generación de empleo directo e indirecto en el cantón.

Las decisiones políticas y las inversiones públicas generadas en el período 2009 – 2013 a través de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP) y la jerarquización del turismo como uno de los aportantes a la consecución del Objetivo 10. Impulsar la transformación de la matriz productiva del Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 – 2017, han generado un nuevo escenario de desarrollo para la operación del ferrocarril en la provincia de Chimborazo y para los prestadores de servicios turísticos.

La importancia de la presente investigación radica en conocer el impacto económico de la operación del ferrocarril ecuatoriano en el sector hotelero de la ciudad de Riobamba, durante el período 2006 – 2013, tomado como línea base la tesis: Impacto económico de la operación del ferrocarril ecuatoriano en el sector hotelero de la ciudad de Riobamba, durante el período 2006 – 2008 (FALCONÍ, 2009), actualizando el estudio a través de fuentes primarias y secundarias los datos al año 2013 y obteniendo bajo la metodología planteada los nuevos resultados.

2 EL SISTEMA TURÍSTICO

La naturaleza de la actividad turística es un resultado complejo de interrelaciones entre diferentes factores que hay que considerar conjuntamente desde una óptica sistemática, es decir, un conjunto de elementos interrelacionados entre sí que evolucionan dinámicamente.

Concretamente, se distinguen cuatro elementos básicos en el concepto de actividad turística:

- a. **La demanda:** formada por el conjunto de consumidores –o posibles consumidores– de bienes y servicios turísticos.
- b. **La oferta:** compuesta por el conjunto de productos, servicios y organizaciones involucrados activamente en la experiencia turística.
- c. **El espacio geográfico:** base física donde tiene lugar la conjunción o encuentro entre la oferta y la demanda y en donde se sitúa la población residente, que si bien no es en sí misma un elemento turístico, se considera un importante

factor de cohesión o disgregación, según se la haya tenido en cuenta o no a la hora de planificar la actividad turística.

- d. **Los operadores del mercado:** son aquellas empresas y organismos cuya función principal es facilitar la interrelación entre la oferta y la demanda. Entran en esta consideración las agencias de viajes, las compañías de transporte regular y aquellos organismos públicos y privados que, mediante su labor profesional, son artífices de la ordenación y/o promoción del turismo (A Sancho, 1998, pág. 47).

3 METODOLOGÍA

En virtud de que sobre este tema existe una investigación previa que es la tesis: Impacto económico de la operación del ferrocarril ecuatoriano en el sector hotelero de la ciudad de Riobamba, durante el período 2006 – 2008 (Falconí, 2009), se realizó un estudio comparativo del mencionado documento en base a datos obtenidos de fuentes primarias y secundarias del período 2006 – 2013.

La Investigación es de corte transversal, de campo y no experimental. Se utilizaron el estudio Descriptivo y el Correlacional, el primero para describir situaciones y eventos, como son y cómo se manifiesta a través de los componentes del Sistema Turístico, determinando dos fenómenos, que en este caso son el turismo en ferrocarril (demanda turística) y el desarrollo económico del sector hotelero (oferta turística) y el segundo para determinar el grado de relación entre ambas variables y el comportamiento de la una con respecto a la otra.

La técnica que se utilizó es la de encuesta y entrevista estructurada con una muestra correspondiente al 10% de la utilizada en la tesis: Impacto económico de la operación del ferrocarril ecuatoriano en el sector hotelero de la ciudad de Riobamba, durante el período 2006 – 2008 (Falconí, 2009), es decir:

1. Directivos o Representantes de los establecimientos de hospedaje de la ciudad de Riobamba. n= 4
2. Empleados de la EFE Riobamba. n= 4
3. Turistas Nacionales y Extranjeros que tomaron el Tour del ferrocarril en la ciudad de Riobamba. n= 40

Se tomó esta decisión ya que las herramientas ya construidas permiten obtener la información necesaria para el análisis.

El procesamiento de la información se realizó de la siguiente manera: se clasificó cada uno de los instrumentos de investigación, luego se generó una base de datos y se determinó el valor de las frecuencias absolutas y relativas.

Se utilizaron tablas de distribución de frecuencias. El análisis de la información se realizó no solamente describiendo los porcentajes encontrados sino tratando de atribuir tal comportamiento a algún aspecto considerado en la teoría.

4 RESULTADOS

4.1 DEMANDA TURÍSTICA

Normalmente se analiza la contribución que el turismo hace a la economía de un país como consecuencia de su capacidad para generar divisas. Contribución que queda de manifiesto cuando a los ingresos generados por este concepto se los compara con otras partidas de la balanza de pagos, generalmente con las importaciones, los servicios de la deuda externa del país considerado o con las exportaciones. Existen tres formas de analizarlo, individualmente o en forma grupal:

a. Importancia del turismo en el sector exportador

Queda de manifiesto al comparar los ingresos generados por concepto de turismo internacional con el valor total de las exportaciones de bienes y servicios realizadas por el país. Esta comparación expresada en porcentaje, brinda la participación y la importancia

del turismo en el sector exportador.

b. Contribución del turismo al producto interno

Los gastos realizados por los turistas extranjeros en el país generan salarios y otros ingresos en los factores de producción. Para poder medir el producto interno bruto, es decir, el valor agregado generado por el turismo como consecuencia de estas transacciones, es necesario conocer cuál es la parte que corresponde concretamente al turismo en la producción total de las distintas ramas de la actividad económica relacionada con este sector.

Con frecuencia las entradas brutas de divisas recibidas por concepto de turismo internacional se suelen comparar y expresar en porcentajes del producto interno bruto.

c. Efectos multiplicadores resultantes del gasto turístico

Produce efectos directos e indirectos.

Directos: los que surgen como consecuencia de los ingresos que perciben los factores de la producción en el propio sector turismo y en los sectores que producen bienes y servicios destinados al consumo de los turistas.

Los beneficios económicos que brinda el turismo, no solo se limitan a aquellas actividades que se encuentran directamente relacionadas con el turista.

El ingreso que perciben los factores de producción en el sector turismo da origen a ciertos **efectos indirectos** en la economía, como consecuencia de que parte del ingreso se emplea en la compra de bienes y servicios.

Tabla 1. Demanda de turismo receptivo en el Ecuador

AÑO	INGRESOS (Millones de USD)	Variación anual	Ingreso de Turistas al Ecuador	Variación anual	Gasto x Turista (USD)
2006	492,2	0,9%	840.555	-2,25%	586
2007	626,2	27,22%	937.487	11,53%	668
2008	745,2	19,00%	1.005.297	7,23%	741
2009	674,2	-9,53%	968.499	-3,66%	696
2010	786,5	16,66%	1.047.098	8,12%	751
2011	849,7	8,04%	1.141.037	8,97%	745
2012	1038,7	22,24%	1.271.901	11,47%	817
2013	1251,1	20,45%	1.364.057	7,25%	917

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Banco Central y Ministerio de Turismo.

En cuanto al turismo receptivo, se nota un incremento constante en el número de visitas de permanencia corta, con excepción del año 2009. De la misma manera se puede observar que se incrementa el aporte a la balanza comercial año a año llegando al 2013 a generar una variación anual con respecto al 2012 del 20,45%, lo cual mejora el ingreso de la balanza de servicios, y finalmente incrementa sostenidamente el gasto del turista, lo que se multiplica en la zona de influencia de visita.

Para efectos de la presente investigación se determina el perfil, motivación, creencias, calidad del servicio recibido, precio, recomendación, valoración del tour y medio de conocimiento, a través de los cuales el turista nacional o extranjero percibe la experiencia de la operación del ferrocarril ecuatoriano operado en el trayecto Riobamba – Nariz del Diablo, y/o Alausí – Nariz del Diablo.

4.2 PERCEPCIÓN DE LA DEMANDA LOCAL DE LA OPERACIÓN DEL FERROCARRIL

Sobre *Qué clase de turista es usted* se puede observar se ha incrementado el número de turistas extranjeros que demandan el servicio de tren en el período de estudio.

Tabla 2 Porcentaje de turistas nacionales y extranjeros que toman el tour del ferrocarril

Clase de Turistas	2008		2013	
	No. de Turistas	%	No. de Turistas	%
Nacionales	71	18%	6	15%
Extranjeros	330	82%	34	85%
TOTAL	401	100%	40	100%

Fuente: Elaboración propia.

En relación al *medio usted conoció del Tour en Ferrocarril desde la ciudad de Riobamba hacia la Nariz del Diablo* en el 2008 el 58% de los turistas que visitan la ciudad y toman el Tour en el Ferrocarril conocen este mediante por medio de agencias de viajes, un 26% lo hacen por referencia de amigos que han viajado anteriormente; un 7% lo hacen por la Empresa donde trabajan o por el internet y un 2% lo conocen por otros medios, al 2013 la tendencia se acentúa en las agencias de viajes, aunque existe un incremento considerable a través del internet.

Tabla 3 Medios por los cuales se da a conocer el tour Nariz del Diablo

Medio	2008		2013	
	No. de Turistas	%	No. de Turistas	%
Agencias de Viajes	234	58%	26	65%
Amigos	104	26%	4	10%
Empresa	27	7%	0	0%
Internet	30	7%	10	25%
Otros	6	2%	0	0%
TOTAL	401	100%	40	100%

Fuente: Elaboración propia.

Las vacaciones son el principal motivo de realización del viaje, el otro factor es el viaje en tren y visita a los volcanes (Chimborazo y Altar).

Tabla 4 Motivos principales de viaje de los turistas

Motivos	2008		2013	
	No. de Turistas	%	No. de Turistas	%
Vacaciones	269	67%	26	65%
Viaje en tren y visita a volcanes	132	33%	14	35%
TOTAL	401	100%	40	100%

Fuente: Elaboración propia.

En el 2008 el 93% de los turistas que visitan la ciudad y toman el Tour en el Ferrocarril consideran que es un atractivo turístico para la misma, mientras que el 7% no lo consideran así, al 2013 la tendencia ha bajado pero aún es parte de la misma.

Tabla 5 El tour a la Nariz del Diablo es considerado un atractivo de Riobamba

Respuesta	2008		2013	
	No. de Turistas	%	No. de Turistas	%
Si	374	93%	33	83%
No	27	7%	7	17%
TOTAL	401	100%	40	100%

Fuente: Elaboración propia.

Al 2008 5 % de los turistas encuestados consideran que el grado de satisfacción del Tour es Excelente, mientras que un 65% lo consideran bueno, un 25% lo califican como regular y un 5% lo catalogan como deficiente, actualmente el servicio

se encuentra en rasgos de excelente y bueno, y aún se requiere un poco de capacitación.

Tabla 6 Grado de satisfacción del servicio

Respuesta	2008		2013	
	No. de Turistas	%	No. de Turistas	%
Excelente	20	5%	26	65%
Bueno	261	65%	13	33%
Regular	100	25%	1	2
Deficiente	20	5%	0	0
TOTAL	401	100%	40	100%

Fuente: Elaboración propia.

Al 2008 el 15% de los turistas encuestados opinan que el valor del Tour es elevado, un 80% lo consideran de un costo accesible y el 5% lo consideran como un costo bajo actualmente la mayoría de las personas lo consideran accesible.

Tabla 7 Precio Del Tour

Respuesta	2008		2013	
	No. de Turistas	%	No. de Turistas	%
Elevado	60	15%	4	10%
Accesible	321	80%	30	75%
Bajo	20	5%	6	15%
TOTAL	401	100%	40	100%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 9 Sitios de hospedaje en la ciudad de Riobamba

Alojamiento	Lujo		Primera Categoría		Segunda Categoría		Tercera Categoría		Total	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Hoteles	0	1	5	6	2	5	1	5	8	17
Hostal	0	0	4	7	5	9	1	18	10	34
Hostal Residencial	0	0	0	0	4	4	10	22	14	26
Pensión	0	0	0	0	0	2	3	8	3	10
Motel	0	0	0	0	2	1	0	2	2	3
Hosterías	0	0	4	5	0	2	0	0	4	7
TOTAL									41	97

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Ministerio de Turismo.

Existe un incremento de la oferta de alojamiento en el período 2008 – 2013 del 137%, y distribuyéndose en prácticamente todas las categorías reguladas.

Tabla 10 Empleos directos e indirectos del sector hotelero en Riobamba

Riobamba	Habitaciones	Empleados por Habitación	Directos	Indirectos	Totales
2008	1.497	0.26	397	1.191	1.588
2013	1.746	0.26	455	1.365	1.820

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Ministerio de Turismo.

En el 2008 el 98% de los turistas recomendaría el Tour a un familiar y/o amigo el 2% de estos no lo harían, actualmente es el 100%.

Tabla 8 Recomendación Tour

Respuesta	2008		2013	
	No. de Turistas	%	No. de Turistas	%
SI	381	95%	40	100%
NO	20	5%	0	0%
TOTAL	401	100%	40	100%

Fuente: Elaboración propia.

4.3.OFERTA TURSÍTICA EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA

Para efectos de la presente investigación se determina la infraestructura turística de la ciudad de Riobamba en función del catastro del Ministerio de Turismo en el período 2008 - 2013, en el cual se detallan todos los establecimientos de alojamientos que cuentan con el registro de turismo, documento habilitante que les permite operar.

Solo por concepto de alojamiento en el año 2013, la actividad turística genera 455 empleos directos y 1365 empleos indirectos, existiendo un incremento del empleo en el período 2008 – 2013 del 14,61%.

La evaluación de la importancia económica relativa de la actividad turística en el sector hotelero de la ciudad de Riobamba, medida a través de la variable. “Generación directa de empleo e ingresos” resulta ser positiva, pues representa el 0,69 % del PIB de la ciudad de Riobamba (Falconí, 2009) al año 2008.

Tomando en cuenta que los 1820 de empleos generados por el sector hotelero en el año 2013, percibieron el salario básico unificado (SBU) establecido en 318 USD/mes (MINISTERIO DEL TRABAJO, 2015) nos genera como resultado que los mismos reciben un valor mensual conjunto de USD 578.760,00 y por lo tanto un valor anual conjunto de USD 6.945.120,00.

Se considera importante para la investigación determinar el porcentaje de aporte a la economía local por parte de estos 1820 empleos en el año 2013, para lo cual conocemos que una de las mejores formas de evaluar el desenvolvimiento de la economía de una nación es a través de la contabilidad de todo lo que produce y de los servicios que presta. El PIB es un indicador económico que mide el valor en dólares de toda la producción de bienes y servicios del país.

De acuerdo a las cuentas nacionales del Ecuador el PIB del año 2013 es de 66.879 millones de dólares constantes de 2007 (BANCO CENTRAL DEL ECUADOR, 2014), el Plan de Gobierno Minga por Chimborazo III expone que actualmente el aporte provincial es del 1,67% del PIB nacional (CURICAMA, 2013), en base a lo anterior el PIB de la Provincia de Chimborazo al año 2013 es de 1.116.879.300,00 dólares americanos.

De acuerdo a los datos del Censo 2010 de población y vivienda en el Ecuador, la población de

la provincia de Chimborazo asciende a 458.581 habitantes (INEC, 2013) y la población del Cantón Riobamba asciende a 225.741 habitantes (INEC, 2013), constituyéndose en un 49,23% del total de la población provincial.

Considerando los datos anteriores, el PIB per cápita de la Provincia de Chimborazo es de 2.435,51 dólares americanos, y utilizando la siguiente fórmula obtenemos el PIB del Cantón Riobamba:

$$\begin{aligned} \text{PIB Cantón Riobamba} &= \\ &= (\text{PIB} \times \text{habitante Provincia Chimborazo}) \\ & \quad (\text{Población Cantón Riobamba}) \\ &= \text{USD } 2.435,51 \times 225.741 \text{ habitantes} \\ &= \text{USD } 549.794.801,92 \end{aligned}$$

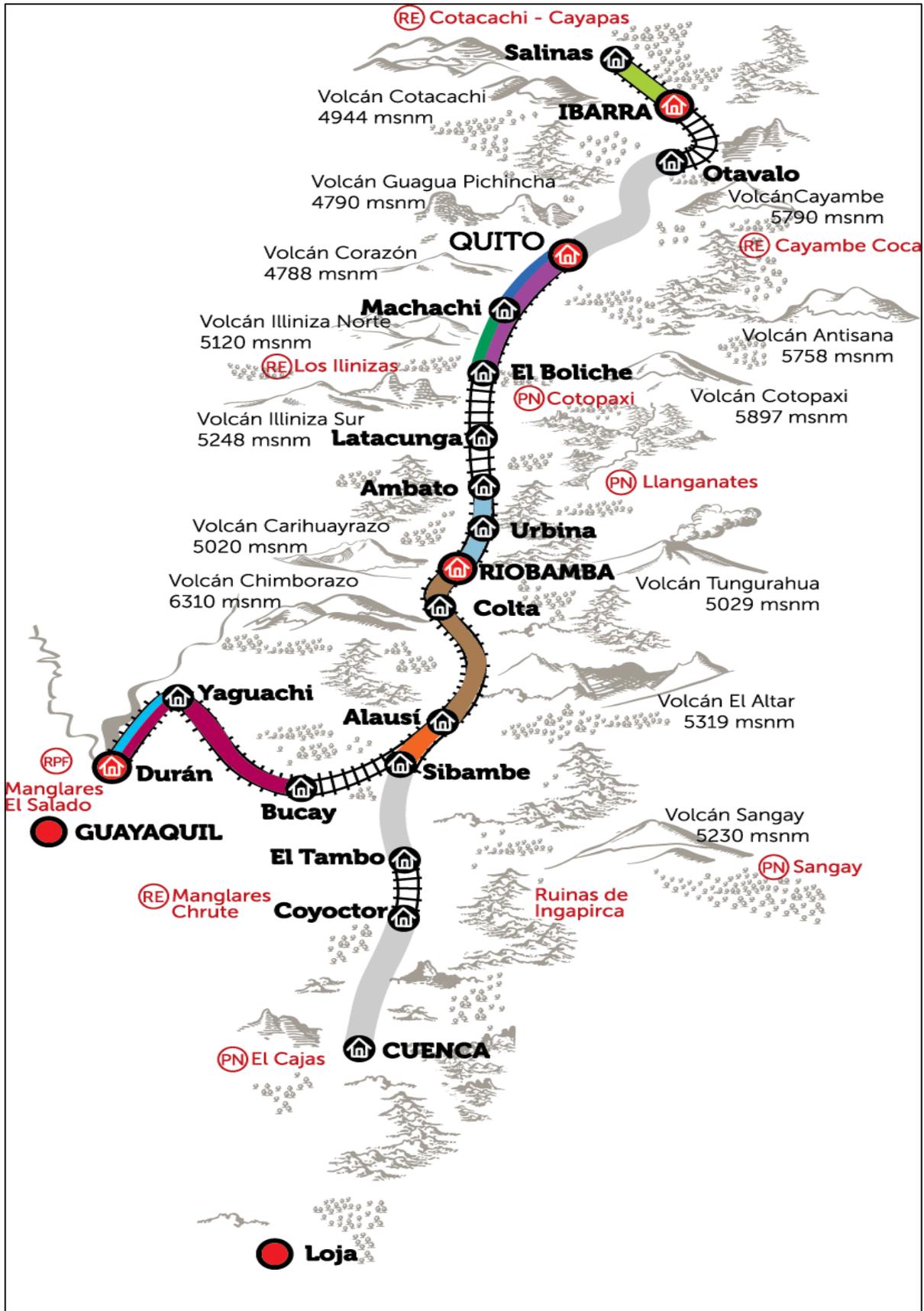
Al conocer que el PIB del Cantón Riobamba al año 2013 es de 549.794.801,92 dólares americanos, y que el ingreso percibido por los 1820 empleos generados por el subsector de alojamiento es de 6.945.120,00 dólares americanos anuales, estamos en potestad de afirmar la generación directa de empleo e ingresos que aporta el sector hotelero a la localidad es del 1,26% del PIB Cantonal del año 2013.

Finalmente si comparamos la generación directa de empleo e ingresos, 0,69 % del PIB de la ciudad de Riobamba (Falconí, 2009) al año 2008 versus 1,26% del PIB Cantonal del año 2013, podemos afirmar que existió un incremento del 0,57% de la actividad como aportante al PIB del Cantón Riobamba en el período 2008 – 2013.

4.4 ESPACIO GEOGRÁFICO

El espacio geográfico de la presente investigación está delimitado en la provincia de Chimborazo, Cantón Riobamba y Cantón Alausí.

Figura 1: Ruta Del Tren De Ecuador Y Espacio Geográfico.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Ministerio de Turismo.

2.3.4 LOS OPERADORES DEL MERCADO

Tabla 11 Detalle del número de boletos vendidos por FEEP durante el período 2006 – 2013

AÑO	ALAUSI - SIBAMBE	RIOBAMBA - COLTA	RIOBAMBA - URBINA	RIOBAMBA - SIBAMBE	RIOBAMBA - PALMIRA	GUAMOTE - RIOBAMBA	TREN CRUCERO	TREN CRUCERO EXCELENCIA	TOTAL
2006	32.771	0	0	0	0	0	0	0	32.771
2007	26.115	0	0	0	0	0	0	0	26.115
2008	27.621	0	0	0	0	0	0	0	27.621
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	2.068	0	0	1.535	7.724	97	0	0	11.424
2011	42.089	0	0	0	0	0	0	0	42.089
2012	52.456	2.179	855	0	0	0	0	0	55.490
2013	59.654	4.839	3.875	0	0	0	525	480	69.373
TOTAL	242.774	7.018	4.730	1.535	7.724	97	525	480	264.883

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de FEEP y Min. Turismo (MINTUR, Ministerio de Turismo del Ecuador, 2015).

Como se puede observar claramente existen dos momentos de desarrollo de la demanda turística y de la operación del tren con fines turísticos, en el espacio geográfico determinado para la presente investigación.

El primer momento se genera de 2006 a 2009, en el cual la única vía turística habilitada en la Provincia de Chimborazo, y en el país, es la de Alausí – Sibambe con el atractivo turístico Nariz del Diablo, cuya demanda decrece año a año.

El segundo momento se genera a partir del Acuerdo Ministerial No. 029 del 1º de abril de 2008 en el que el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural INPC, declara a la Red Ferroviaria del Ecuador “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico” y el Gobierno Nacional del Ecuador declara su voluntad de rehabilitarla y operarla, para lo cual conforma Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, y le encarga la modernización de la Empresa de Ferrocarriles y Rehabilitación del Sistema Ferroviario Ecuatoriano, I Etapa, que comprende la rehabilitación del tramo Quito – Durán y restauración Ibarra – Salinas, proyecto con una inversión plurianual 2010 – 2013 de USD 288.861.303,47 (FEEP, 2013); en base a este marco legal únicamente la FEEP, puede operar el ferrocarril ecuatoriano.

Así a partir del año 2010, se rehabilita el tramo Alausí – Sibambe y se prueba la vía, se abren tres tramos complementarios para atender la demanda con productos sustitutos que son los tramos:

Riobamba – Sibambe, Riobamba - Palmira y Guamote – Riobamba.

En el año 2011 se recupera e incrementa exponencialmente la demanda histórica del tramo Alausí – Sibambe.

En el año 2012, vuelve a incrementarse la demanda del tramo Alausí – Sibambe en un 24,63% con respecto al año 2011; y se incorporan dos nuevos circuitos: Riobamba – Colta, conocido como la Ruta de los Ancestros y Riobamba – Urbina, conocida como la Ruta del Hielo.

En el año 2013, vuelve a incrementarse por tercer año consecutivo la demanda del tramo Alausí – Sibambe en un 13,72% con respecto al año 2012, y de forma exponencial la demanda de los circuitos: Riobamba – Colta en un 122,07% y Riobamba – Urbina en un 353,22%.

A partir del año 2013 se insertan en la oferta de la FEEP, dos nuevos productos, el primero llamado Tren Crucero enfocado al turista internacional, con el objetivo de brindarle la experiencia de Guayaquil a Quito o viceversa, y el segundo llamado Tren Crucero de la Excelencia, dirigido a premiar a los mejores estudiantes ecuatorianos, con el objetivo de motivarlos a conocer el país y reconocer su esfuerzo académico.

Finalmente es importante mencionar que el producto Tren Crucero fue galardonado como el mejor producto turístico del mundo fuera de Europa en el año 2013.

5 CONCLUSIONES

La aproximación sistémica al turismo en la provincia de Chimborazo, permite analizar y describir el turismo en ferrocarril (demanda turística), el desarrollo y aporte económico del sector hotelero (oferta turística), el grado de relación y comportamiento entre ambas variables, y la operación de la FEEP como único proveedor del servicio en el espacio geográfico determinado.

El comportamiento de la demanda evidencia un incremento de los turistas en el paso de los años, un disfrute constante del producto en períodos de vacaciones, un grado de satisfacción óptima del cliente, una alta recordación de la experiencia y una positiva recomendación del producto ferrocarril a sus allegados.

El comportamiento de la oferta evidencia un incremento de la inversión privada de alojamientos en el Cantón Riobamba en el período 2008–2013, un incremento en plazas y en empleos directos e indirectos en la localidad.

La FEEP constituye el único operador del producto tren en el Ecuador, en base al marco legal vigente, ha incrementado su oferta de circuitos y rutas durante el período 2010 – 2013, y ha recibido galardones mundiales en base a la calidad del producto turístico.

La generación directa de empleo e ingresos que aporta el sector hotelero a la localidad es del 1,26% del PIB Cantonal del año 2013.

Se evidencia un incremento del 0,57% de la generación directa de empleo e ingresos que aporta el sector hotelero al PIB del Cantón Riobamba en el período 2008 – 2013.

El ferrocarril constituye uno de los factores que permite se desarrolle el turismo en la ciudad de Riobamba.

BIBLIOGRAFÍA

- BANCO CENTRAL DEL ECUADOR. www.bce.fin.ec. Recuperado el 9 de Junio de 2015, de <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EstMacro062014.pdf>, 2014.
- CASTRO, B. *El Ferrocarril Ecuatoriano, Historia de la Unidad de un Pueblo* (1ª Edición). Quito: Grijalva, 2006.

- CURICAMA, M. *Plan de Gobierno Minga por Chimborazo III*. Riobamba: Prefectura de Chimborazo, 2013.
- FALCONÍ, A. *Impacto Económico de la Operación del Ferrocarril en el Sector Hotelero de la Ciudad de Riobamba*. Riobamba: Universidad Nacional de Chimborazo – UNACH, 2009.
- FEEP, F. d. *Rendición de Cuentas 2012*. Quito, 2013.
- INEC. *Resultados del Censo 2010 de población y vivienda en el Ecuador - Fascículo Provincial Chimborazo*. Quito: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2013.
- MINISTERIO DEL TRABAJO. www.trabajo.gob.ec. Recuperado el 9 de Junio de 2015, de <http://www.trabajo.gob.ec/tablas-de-incremento-para-la-remuneracion-minima-sectorial-y-tarifas>, 2015.
- MINTUR, M. d. *Plan Estratégico de Desarrollo de Turismo Sostenible para Ecuador al año 2020 - PLANDETUR 2020* (Primera edición ed.). Quito, 2007.
- MINTUR, M. d. *Plan Intergral de Marketing Turístico de Ecuador PIMTE 2010 - 2014* (Primera edición ed.). Quito, 2009.
- MINTUR, Ministerio de Turismo del Ecuador. *Boletín de estadísticas Turísticas 2009 - 2013*. Quito: Ministerio de Turismo del Ecuador, 2015.
- SANCHO, A. y. o. *Introducción al Turismo* (Primera edición ed.). Madrid: Organización Mundial de Turismo – OMT, 1998.
- SENPLANDES, S. N. *Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 - 2017* (Primera edición ed.). Quito, 2013.