

**UNIVERSIDAD ESTATAL
“PENINSULA DE SANTA ELENA”**



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL**

TEMA:

Estrategias Comunicacionales de la Historia del Ferrocarril Guayaquil Salinas, y su incidencia en la recuperación de la memoria social y cultural de los habitantes de la provincia de Santa Elena, año 2014.

POR:

Guido Patricio Yagual Ramírez

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
GRADO DE LICENCIADO EN COMUNICACIÓN SOCIAL**

**ASESORA
LICENCIADA AMÉRICA MEZA**

Dedicatoria

Quiero dedicar esta investigación en especial a Dios, que es la razón de mí existir, a mis padres y a mis hijos que son el motivo de mi esfuerzo e impulso para lograr mis metas.

A mis profesores que fueron guía en lo académico, en lo formativo y a mis compañeros y amigos, que compartieron mis triunfos y me apoyaron en las crisis y desalientos.

GUIDO.

Agradecimiento

“Si hemos hecho lo mejor que pudimos hacer, ya hemos triunfado” por Wynn Davis

Es necesario, agradecer y reconocer la ayuda incondicional de mi tutora la Msc. América Meza Bajaña, como también el apoyo del Msc. Wilson León y del Lic. Milton González, quienes con sus conocimientos brindaron un asesoramiento preciso en el proceso de investigación, para poder llevarlo a feliz término.

Decir sinceramente gracias a todas las personas que de forma directa o indirectamente aportaron con ideas valiosas y con el apoyo moral, para finalizar exitosamente el presente trabajo investigativo

TEMA:

Estrategias Comunicacionales de la Historia del Ferrocarril Guayaquil - Salinas, y su incidencia en la recuperación de la memoria social y cultural de los habitantes de la provincia de Santa Elena, año 2014.

CERTIFICADO DEL TUTOR

TRIBUNAL DE GRADO

Lcdo. Guillermo Santa María S. Msc.
Decano de la Facultad de
Ciencias Sociales y de la Salud

Lcdo. Milton González Santos. Msc.
Director de la Carrera de
Comunicación Social

Lcda. América Meza Bajaña
Profesor-Tutor

Ab. Antonio Vergara. Msc.
Profesor de Área.

Ab. José Espinoza Ayala Msc.
Secretario General.

CERTIFICADO ORTOGRAFICO

Índice

Portada.....	I
Dedicatoria.....	II
Agradecimiento.....	III
Tema.....	IV
Certificado del Tutor.....	V
Tribunal de Grado	VI
Certificado de aceptación del tutor.....	VII
Certificado Ortográfico.....	VIII
Índice.....	IX
Introducción.....	13
Resumen.....	15
Tema.....	16
Antecedentes... ..	16
Contextualización.....	20
Planteamiento y Formulación del Problema.....	23
Enunciado del Problema.....	25
Matriz de Causas y Efectos.....	25
Planteamiento del Problema.....	26
Formulación del Problema.....	26
Delimitación del problema.....	26
Delimitación Espacial.....	26
Delimitación Temporal.....	26
Justificación del Tema.....	27
Objetivos.....	29
Objetivo General.....	29
Objetivos Específicos.....	29

Variables.....	30
Variable Dependiente.....	30
Variable Independiente.....	30
CAPÍTULO I.....	31
Marco teórico.....	31
1. La Memoria.....	31
1.1. La Memoria Social.....	31
2. Estrategias Comunicacionales.....	33
2.1. Etimología.....	33
3. Marco conceptual.....	34
3.1. La Historia.....	34
3.1.1 Etimología.....	34
3.2. La Cultura.....	36
3.2.1. Concepto de Cultura.....	36
3.3. Identidad Cultural.....	38
3.4. La Sociedad.....	39
3.5. La comunicación.....	41
Marco Referencial.....	42
Fundamentación Legal.....	44
CAPÍTULO II	
Metodología.....	48
Modelo de Investigación.....	48
Diseño de Investigación.....	49
Población y Muestra.....	49
Instrumentalización.....	50

Procedimiento y proceso de la Información.....	51
--	----

CAPÍTULO III

Análisis de los Resultados.....	51
Conclusiones.....	58
Recomendaciones.....	59

CAPÍTULO IV

La Propuesta.....	60
Descripción del Proyecto.....	60
Portada.....	61
Agradecimiento.....	62
Índice.....	63
Bibliografía.....	99
Anexo 1.....	100
Anexo 2.....	102
Cuestionario Sondeo de opinión.....	110

INDICE DE CUADROS

CUADRO N.1 INTERPRETACIÓN DE SONDEO DE OPINIÓN.....	51
CUADRO N.2 INTERPRETACION DE SONDEO DE OPINION.....	52

INTRODUCCIÓN

La sociedad ecuatoriana posee una diversidad de culturas, esta variedad de expresiones culturales se conjugan en el convivir de los individuos y son los que determinan los sistemas de supervivencia, la forma de ver las realidades donde se desenvuelven los actores sociales, que luego cobran forma y se establecen como normas y formas de vivir

Partiendo de esta cosmovisión, se desprende que la estructura social tiene dos polos importantes que la determinan, por un lado se encuentra fuente de recepción, de influencias culturales dada por varios factores como la relación con otras culturas donde se adoptan matices ajenas a las propias, se encuentran también las que nacen por los hechos históricos que inciden en el cognitivo como recordatorio colectivo y por otro, tenemos los valores de significación que la sociedad da a estos procesos de acuerdo a factores mencionados, que luego son expresados y se convierten en referente de identidad cultural.

Dentro de éste ámbito, la historia adquiere un sentido especial como determinante para la estructuración social y cultural, considerando que el gobierno apunta al cambio de la matriz productiva, para generar nuevos ingresos de divisas al país, donde el petróleo ha sido el principal generador de producción, la mira en nuevos espacios de recursos como el turismo, la cultura es importante.

La provincia de Santa Elena es un importante campo de acción donde se pueden fomentar nuevos espacios de generación de ingresos, fortaleciendo las que ya están establecidas y por cierto son limitadas en cuanto a su explotación. La inclusión de nuevos indicadores productivos es necesaria y urgente, la apertura de mercados culturales es una opción que la sociedad entera debe tomar muy en cuenta.

El proyecto de tesis busca como objetivo primordial la reconstrucción, resignificación, y recuperación de la memoria social, en cuanto al primer sistema de transporte terrestre que existió en la provincia de Santa Elena y que por varios motivos se desvaneció en el recordatorio social de los peninsulares.

Tomando en cuenta la significativa importancia que representa que la sociedad peninsular conozca el proceso evolutivo de desarrollo socio económico y que a partir de esta iniciativa se desprendan acciones enfocadas a explotar los recursos culturales que se puedan dar, estableciendo mesas de trabajo, y espacios de reflexión y dialogo para el surgimiento de ideas que permitan el conocimiento, difusión y la búsqueda de nuevos espacios productivos económicos y apropiación de lo que pertenece.

El proyecto de tesis cuenta con la siguiente estructuración:

CAPÍTULO I: En el primer capítulo se menciona lo más relevante del marco teórico, donde se vincula temas que tienen relación con las variables observadas, además recoge el análisis de la contextualización, el marco científico, la normativa a la que se rige el proyecto como el marco legal donde se sustenta la investigación.

CAPÍTULO II. Se encuentra el diseño de la investigación o también llamado la metodología o estrategias o el tipo de investigación, donde se muestra los resultados de los recursos empleados en la recolección de información y todo el procedimiento científico para establecer criterios que luego se plasman o sirven de base para la interpretación de los resultados.

CAPÍTULO III: En este capítulo como lo mencionamos, se encuentra establecido la interpretación de los resultados, derivados de la obtención de información de acuerdo a las visitas de campo así como a las fuentes y todos los recursos empleados, las entrevistas con tópicos relacionados al tema de investigación y el sondeo de opinión que fue parte primordial para establecer la necesidad y factibilidad de este trabajo, que una vez procesados se formó las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO IV: como parte final del proyecto, se describe en éste capítulo la propuesta, donde se detalla el título, justificación, la fundamentación teórica donde se encuentra establecida las áreas pedagógica, epistemológica, sociológica que son los ejes principales donde gira el proyecto de investigación.

Resumen

La presente tesis constituye un aporte de carácter epistemológico como también metodológico para incidir en la resignificación y recuperación de la historia, acerca de uno de los primeros medios de transporte entre las regiones de nuestro país, como fue el “Ferrocarril Guayaquil- Salinas”. Hechos que marcaron los procesos de cambio social en la Península y que acontecieron en la década de los treinta, cuarenta y cincuenta donde finalmente terminó su actividad operativa con un trágico accidente. Partiendo de la recopilación de información de hechos reales, así como la influencia de material de autores como Eduardo Estrada Guzmán en su investigación “El Ferrocarril a la Costa”, otro aporte es el de Alejandro Guerra Garcés y su libro “Apunte para la Historia de la Península tomo II, Guía histórica de Guayaquil, por Julio Estrada Icaza, la Revista la Nariz del diablo fascículo número 34, artículo de Diario El Universo del 10 de Julio del 2008 con el título “El Tren de ésta ciudad a Salinas”, entre otros. La tesis busca contribuir a la creación de caminos de reflexión y mesas de diálogo, sobre la importancia de la historia, una mirada atrás, la recreación de imágenes del pasado y dibujarlas en la memoria para la posteridad, a través de la elaboración de un documento con contenido histórico, establecer la relación entre pasado y presente así como impulsar la reconstrucción de la memoria social en torno a este tema, además plantear el cuestionamiento de la fragmentación del pensamiento en torno a la secuencia histórica en la sociedad actual, promover un impacto e integración de los actores sociales.

1. TÍTULO DEL TEMA

Estrategias Comunicacionales de la Historia del Ferrocarril Guayaquil Salinas, y su incidencia en la recuperación de la memoria social y cultural de los habitantes la provincia de Santa Elena año 2014.

2. Antecedentes.

Las grandes ciudades del mundo moderno o también llamadas desarrolladas, gozan de una historia enriquecedoras en cuanto a cultura y otros temas de importancia, pero para los historiadores o sociólogos, la clave del desarrollo o subdesarrollo socio-económico de una región, dependen de varios factores que es importante mencionar, uno de ellos es precisamente el tema de la **“Memoria Social”** el no haber caído en el olvido de los procesos de transformación que dieron forma a las estructuras sociales actuales, ha sido primordial, debido a que los individuos actúan con base a su conocimiento del pasado y esta convicción determina la actitud social para el futuro, en otras palabras la amnesia colectiva influye en la conducta social, Viñar dice lo siguiente.

(Viñar, 2001)La memoria social sin embargo, involucra no solo a aquellos que se formaron o eran jóvenes en los momentos históricos de (VICKHAN, 2003)fractura política y social, también los que hoy son jóvenes y han recibido y habitan un mundo acechado por los fantasmas del pasado traumático. Por lo mismo la tarea de la reconstrucción de la memoria social no atañe únicamente a los protagonistas de lo vivido sino aquellos otros que sienten ese pasado como algo ajeno.

Como lo menciona Maren en su libro “Memoria social, fragmentaciones y responsabilidades” donde recalca que la reconstrucción de los hechos históricos compete a los actores sociales inherentes en la actividad de evolución o metamorfosis social.

Existe las fragmentaciones que se dan en el colectivo comunitario por importaciones ajenas que se derivan de un mundo saturado de tecnología y factores influyentes en el subconsciente contemporáneo, que resquebrajan la estructura cognitiva, desvalorizando lo que hay que recordar u olvidar, simplemente ya no importa lo que pasó o vaya a pasar, el modernismo ha llenado espacios importante en la sociedad.

(Ulriksen, 2001) Las comunidades elaboran su memoria a través de una combinación incesante de recuerdos y olvidos. La indagación de los procesos de esa construcción nos permite también acercarnos al presente y entender la visión que se forja del futuro.

Latinoamérica fue el escenario donde se dieron grandes transformaciones socio-políticas al igual que otras partes del mundo que generaron cambios importantes, en ciertos casos, caos colectivo de sociedades que buscaban progreso y desarrollo, es el caso de Centroamérica como Nicaragua y en América del Sur, Colombia por citar algunos casos, donde el común denominador fue la violencia y degradación de la sociedad por década. Son ejemplos reales de vivencias que quedaron grabadas en la memoria de sus habitantes, y fueron los factores que dieron forma a las actuales sociedades.

En Ecuador también se ha experimentado cambios que marcaron la conciencia social, todavía se recuerda la vida de nuestros aborígenes y el descubrimiento español, la lucha por la independencia hasta llegar a la época republicana, como se fue formando la concepción de la memoria colectiva en cuanto a estos acontecimientos y que son el referente de identidad cultural de los ecuatorianos.

Se ha vivido otros procesos de cambios en el país, como no recordar la inestabilidad política que hace algunos años generaron convulsión social, pobreza y consecuentemente una sociedad saturada de condiciones de vida precarias, producto del sistema imperante en aquellos tiempos que mantuvo al país en el centro de la opinión internacional con referentes poco satisfactorios, como uno de los países más inseguros de América Latina y el mundo. Pasado que se mantiene intacto en el recordatorio de los ciudadanos.

Pero no todos los procesos tienen como protagonismo un opaco acontecimiento, también se han dado hechos que se contraponen a lo mencionado, el cambio del sistema que ha generado hasta cierto punto estabilidad política en el país, por ejemplo obras de infraestructuras que obviamente evidentes, no solo en la panorámica interna sino también, lo menciona la crítica internacional, añadido a esto, el mejoramiento de las condiciones de vida en el país, son indicadores que permiten a la sociedad medir los cambios y expresar su aceptación o rechazo a estos procesos de transformación.

La provincia de Santa Elena, también experimentó cambios que han caracterizado el rumbo de la sociedad, se dice que la provincia de Santa Elena es rica en historia

y cultura, pero pobre en sistema de difusión que mantengan vivos los recuerdos históricos y fomenten la identidad cultural de los pueblos.

Es el hecho observado con uno de los primeros sistemas de transporte entre Guayaquil y Salinas “**EL FERROCARRIL**”, prácticamente marcó el inicio del auge turístico y desarrollo de la península de Santa Elena, en ese entonces parte de la provincia del Guayas y que prácticamente fue desvaneciéndose al paso del tiempo de la memoria colectiva de los peninsulares. Las generaciones actuales poco o nada conocen acerca de los inicios del ferrocarril.

¿Cómo nació la idea de llevarlo a la costa?, ¿qué tiempo llevó para culminar la obra? ¿Cuánto fue el presupuesto original? ¿Cómo influyó en la vida de los peninsulares?, ¿cuál fue el verdadero propósito y por qué desapareció? Son varias de las interrogantes que están latentes y que merecen una contestación acorde con la necesidad social.

La provincia en septiembre de 2014, cumplió siete años de haber alcanzado la tan anhelada provincialización, acontecimiento que seguramente quedará en la retina de los peninsulares por mucho tiempo, pues forma parte de la historia de la provincia, procesos de cambios que marcan el camino a seguir a las futuras generaciones.

El presente trabajo está direccionado a aplicar métodos científicos de investigación y estrategias comunicacionales para concienciar a la ciudadanía acerca de la importancia de re significar la memoria social de la historia del “**Ferrocarril**” Guayaquil-Salinas y de esta forma contribuir a reducir la brecha que

nació con el paso del tiempo en la sociedad peninsular y buscar métodos para devolverle a la ciudadanía parte de la historia de la provincia en cuanto al primer sistema tradicional de transporte, que en los actuales tiempos, se encuentra prácticamente en el olvido y que por derecho le corresponde conocer.

3. CONTEXTUALIZACIÓN.

La cultura representa un factor importante en la estructuración de la imagen hacia el exterior de un país o una región determinada, es el referente que establece los indicadores de progreso social y económico, forma parte complementaria del de los medios de desarrollo y estos, se relacionan mutuamente, en la actualidad, los gobiernos le están dando la importancia como un medio de desarrollo en sus agendas de políticas públicas.

En el mundo, varios son los ejemplos de países que basan el desarrollo, en el área de la cultura turística, como: Israel, Francia, Italia; España por nombrar algunos.

En Ecuador, aunque existen todos los componentes para convertirse en potencia turística, por décadas, otra ha sido la fuente de desarrollo económico y social que ha sustentado la economía interna, como el petróleo por ejemplo. Pero el proceso de estructurar otras fuentes de divisas y convertirse en un referente internacional a través de la cultura y turismo, es la prioridad de éste régimen. El gobierno apunta al cambio de la matriz productiva y convertirse en potencia turística. Aunque algunas regiones del país presentan avances importantes en relación con otras.

Si bien es cierto, el turismo tiene una variedad de elementos que lo conforman, se cree que uno de ellos es precisamente la cultura, que se constituye como en un

libro abierto que habla del pasado, presente y en ocasiones de aspiraciones futuras de un país, la historia es otro de los elementos importantes de la estructuración social, una región que desconozca los cambios históricos de evolución social y económica; carece de oportunidades de estructurar su identidad cultural, merma la visión social y por ende dificulta fomentar la cultura como fuente de desarrollo.

Esta realidad se observa en la provincia de Santa Elena en los actuales momentos, en temas relacionados con su historia, no todo se conoce y de lo que se sabe, parte ha quedado en el olvido, un gran porcentaje de la ciudadanía desconoce los sistemas históricos de desarrollo, en particular la transportación en los inicios del turístico en la península, “El Ferrocarril Guayaquil-Salinas” que fue el primer medio de transporte terrestre y comunicación entre Guayaquil y Salinas, y que marcó la apertura del auge turístico en la provincia, que a decir verdad de las generaciones actuales, gran parte evidencia desconocimiento del tema.

La península vivía aislada de las demás ciudades, prácticamente incomunicada, solo se podía llegar a Guayaquil a través de “Balandras” que eran embarcaciones marítimas que transportaban a las personas que comercializaban sus productos a la ciudad, como la sal y la pesca, que formaban parte de los recursos de los peninsulares en aquellos tiempos, dentro de ésta contextualización cabe las siguientes interrogantes: ¿Cuál fue el impacto que causó en los habitantes la llegada del ferrocarril a la costa?, ¿Cuál fue el recorrido del ferrocarril? ¿Cómo cambió la economía de los habitantes a la llegada del ferrocarril? Son varios de los planteamientos que ameritan una respuesta, y merecen un espacio en la memoria de

los peninsulares, la estación o boletería todavía se encuentra en el mismo lugar y que muchos desconocen y deberían ser visitadas por entidades educativas como proceso de formación académica, grupos culturales, operadores turísticos y la sociedad en general.

Esto implica que existe una fragmentación en la memoria social y que es necesario reconstruir la historia para contribuir a la re significación de los valores en torno al tema del ferrocarril y crear espacios y oportunidades en aspectos de desarrollo social, como por ejemplo:

En lo cultural, representa la contribución para fortalecer la identidad cultural, y esta a su vez genere cambios psicológicos en los habitantes y permita ampliar la concepción de quienes el peninsular y hacia dónde va, esto incrementaría la valoración social que no es otra cosa que mirarse de una manera diferente elevar el estima social, no como dependientes económicos de los demás producto del desconocimiento de la historia, sino más bien ser generadores de cambios que contribuyan al desarrollo de la provincia.

En el aspecto económico, la creación de proyectos a partir de este tema, que permita la generación de divisas por dar solo un ejemplo “El museo del Ferrocarril”, esto seguramente crearía fuentes de trabajo y lugares de recreación que puede ser visitada por turistas nacionales y extranjeros y garanticen la permanencia de la historia.

En el área de educación, que los centros educativos asuman la corresponsabilidad como centros de formación tomando acciones que garanticen la continuidad del saber histórico, tomando el rol de medios de comunicación donde se canalice la enseñanza sobre la historia, se establezca la permanencia del tema del ferrocarril en las nuevas generaciones.

4. EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Los cambios acelerados y tecnológico que experimenta las sociedades en los tiempos contemporáneos, la búsqueda del desarrollo para solucionar los múltiples problemas por los que atraviesa el mundo moderno, en todos los aspectos y contexto de progreso, son factores que han determinado que las sociedades replieguen a un segundo plano los procesos históricos y se evidencie una fracturación en la memoria social y la secuencia cronológica en cuanto a historia se refiere.

Es lo que se ha observado en la provincia de Santa Elena, en cuanto al conocimiento acerca de uno de los medios de transportes pioneros del desarrollo en la Península, como lo es el sistema ferroviario que operó décadas atrás y que gran parte de los peninsulares desconoce.

Sin dejar de mencionar que la ausencia de políticas públicas, estrategias de comunicación, la integración de los actores institucionales y el desconocimiento sobre la importancia que tiene la historia en relación con la cultura y otros indicadores de desarrollo social, han sido determinantes para llegar al olvido o al

recordatorio del tema que trata esta investigación, la falta de formas de difusión además el escaso sentido de responsabilidad social de los actores con dependencia directa o indirecta, influyó para llegar al estado de amnesia colectiva que ahora existe con respecto a este tema.

La comunicación representa un aspecto importante para contribuir en la solución de problemas de carácter social, como la el de la fragmentación memorial colectiva, en función de que, en los canales de comunicación están implícitos claramente los objetivos y principios para el cual han sido creados, en otras palabras cumplen la función de informar, entretener y sobre todo educar, basado en estos principios, se desprende que existe relación entre los objetivos de la investigación, la comunicación y la sociedad, como el de rescatar costumbres, valores y saberes que se cree son importantes para la estructuración de la historia y la cultura de una región, en este caso de la provincia de santa Elena.

Utilizando estrategias de comunicación para ser empleadas en un documento de contenido histórico, el cual contribuirá para que la sociedad cuente con material importante para la recordación del Ferrocarril a Salinas. Tomando en cuenta este sistema de transporte a más de trascendental, benefició a los tres cantones que ahora conforman la joven provincia, la idea de traer al presente este acontecimiento no carece de factibilidad y sentido social y cultural, al contrario contribuye a fomentar la identidad cultural.

A demás proveer al sector educativo de éste material importante de carácter pedagógico orientado a valorar los hechos que contribuyeron al desarrollo socio

cultural de la Península, de la misma forma al sector turístico que por lo general, demanda información que contribuya a la seducción y atracción para elegir a la Península aún más como destino para generar divisas y fomente la producción pero sobre todo que las nuevas generaciones integren parte de la historia, en el convivir diario y sea parte del presente y futuro de la idiosincrasia peninsular.

ENUNCIADO DEL PROBLEMA (efecto observado)

Ciudadanos con escaso conocimiento acerca de las historia del Ferrocarril Guayaquil Salinas. Existe una fragmentación en la secuencia histórica de los recuerdos.

POSIBLES CAUSAS DEL PROBLEMA

Causas:

- Falta de políticas públicas, en relación a la cultura que contribuyan a mantener latentes los procesos históricos en la provincia de Santa Elena.
- Ausencia de estrategias de comunicación que contribuya a la permanencia del conocimiento acerca del tema en mención.
- Falta de material académico que conlleve a informar y concientizar a la sociedad sobre el tema del Ferrocarril.
- Ausencia de acciones direccionadas a fomentar la cultura y la historia para tener latente los hechos sobre el ferrocarril por parte de los actores sociales.
- Poco interés de las instituciones inherentes a través del tiempo de incluir en el plan estratégico el tema de la cultura, raíces, historia, etc.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Tiene incidencia las estrategias comunicacionales sobre la historia del ferrocarril en la recuperación de la memoria social en los habitantes de la provincia de Santa Elena?

¿Contribuye en el proceso de identidad cultural de los ciudadanos peninsulares el conocimiento de la historia del ferrocarril en la provincia de Santa Elena?

¿Ejerce influencia la difusión de información, sobre la historia del ferrocarril Guayaquil-Salinas, en la reconstrucción de la memoria colectiva?

¿Causa algún efecto el manejo del tema en la generación de espacios de diálogo y reflexión social en torno al tema?

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Es determinante la aplicación de las estrategias comunicacionales en la recuperación de la memoria social y cultural de los habitantes de la provincia de Santa Elena?

DELIMITACIÓN ESPACIAL Y TEMPORAL

DELIMITACIÓN ESPACIAL

El proyecto de investigación está delimitado en la población de la provincia de Santa Elena.

DELIMITACIÓN TEMPORAL

La investigación se realizó en el año 2014

5. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

El país está evidenciando cambios importantes estructurales que se reflejan en el panorama internacional, en aspectos de educación, salud, turismo por nombrar algunos indicadores, todos con el propósito de estructurar y potencializar la economía que además permita salir de la crisis, el subdesarrollo y mejorar la condición de vida de los habitantes, para ello promueve el cambio de la matriz productiva que involucra a todos los aspectos antes mencionados, uno de estos indicadores es precisamente el turístico que tiene una estrecha relación con la cultura y la historia correlativamente,

El Ecuador busca convertirse en potencia turística, para lo cual las provincias se preparan para ser competitivas y las rezagadas en este sentido, deberán equipararse a las que han desarrollado esta área de una manera más notoria, como las principales ciudades. Partiendo de este análisis, se debe fortalecer las raíces culturales, la provincia de Santa Elena es precisamente turística y rica en cultura por excelencia pero debe estructurar la identidad y difusión cultural, para generar divisas que mejoren la calidad de vida de los peninsulares, Se debe conocer entonces en su contexto el proceso de evolución social, en lo opuesto, este desconocimiento representa una debilidad para las aspiraciones de desarrollo y progreso.

En este sentido existe un vacío de conocimiento popular de la historia, que se generalizó con el paso del tiempo, como es el caso del Ferrocarril Guayaquil Salinas, que se evidencia en la respuesta de los ciudadanos contemporáneos que desconocen que en la península existió como medio de transporte el ferrocarril y

fue parte del proceso y desarrollo de esta región del país. Es necesario entonces la creación de estrategias comunicacionales que contribuyan a recuperar la memoria colectiva y marquen la importancia que el tema representa en los habitantes peninsulares. Se busca la integración de los actores sociales que están inmersos en el tema: como cultura, turismo, centros educativos, operadores turísticos, autoridades seccionales por nombrar algunas y fortalecer las coyunturas del desarrollo.

El trabajo de investigación está enmarcado en las normativas vigentes en la república del Ecuador, tal como: La Constitución de la República, la línea de investigación de la carrera, plan nacional del buen vivir y la Ley de Comunicación.

6. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Contribuir a la reconstrucción y re significación de la memoria social, sobre la historia del ferrocarril Guayaquil-Salinas, a través de la elaboración de un documental escrito, en los habitantes de la provincia de Santa Elena.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1.-Elaborar un documento escrito con contenido histórico, sobre la historia del ferrocarril Guayaquil-Salinas.
- 2.-Demostrar la importancia del documento con contenido histórico en la estructuración de una cultura de interés por conocer los hechos acerca del Ferrocarril.
- 3.-Analizar la necesidad de contar con material de información como el documental escrito, que incida en la sociedad peninsular a conocer y valorizar la historia del ferrocarril Guayaquil-Salinas.
- 4.-Evaluar en base a las entrevistas el aporte del documento a las áreas de desarrollo social como la cultura, turismo y educación.
- 5.-Proponer en base al trabajo de investigación la búsqueda de espacios de diálogo y reflexión social en torno a la reconstrucción de la memoria social del ferrocarril.

7. VARIABLES

Variable Independiente

Estrategias comunicacionales de la historia del ferrocarril Guayaquil-Salinas.

Variable Dependiente

Recuperación de la memoria social y cultural de los habitantes de la provincia de Santa Elena.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO.

Una de las facultades que distingue a la humanidad de las innumerables y variadas especies que además le da la capacidad de imponer formas y normas de convivencia: es la intelectualidad, basada en la conciencia, que le permite decidir estilos de vida, criterios, conceptos, relaciones y de más indicadores de orden psicológicos que la consagran y le dan un carácter de supremacía sobre las demás.

1.-La memoria, es justamente una de las características de estas facultades psicológicas que posee el ser humano, es la conexión entre el pasado y el presente, ésta relación bien estructurada, determina el camino a tomar en el futuro, podríamos argumentar que, aunque existen otros aspectos en este orden de mucha importancia, esta es la pieza clave o el eslabón en la cadena del comportamiento y la conducta humana.

1.1.-Memoria Social

Para tratar el tema, es necesario hacerlo desde dos perspectivas importantes: la memoria personal o individual y la social o colectiva, aunque tienen un mismo punto de partida, el individuo, su campo de acción es totalmente diferente. En el primero, los antecedentes o recuerdos individuales enmarcan el comportamiento de la persona en si misma de manera particular o individual, en el segundo, la memoria colectiva está basada en las acciones grupales o sociales.

Es decir que aunque ambas tienen un denominador común o inicio, están relacionadas entre sí, el individuo nace con el sentido pertenencia, en otras palabras la necesidad de asociarse a grupos y manifestar su imposición o sometimiento a decisiones de carácter social que le hagan sentir parte de relaciones asociativas, no es un ser que se desarrolla aislado del mundo que lo rodea, necesita formar parte de algo o de alguien, Maurice halbwachs (1950) dice:

“Si se llega a olvidar un recuerdo o no pudiésemos dar cuenta de él, es que ya se dejó de ser parte de ese grupo”; y a la inversa, cuando los recuerdos de un grupo se construyen fácilmente es que aún se forma parte de éste.

Es necesario citar otra importante conceptualización acerca de la memoria que expresa James Fentress y ChirsVickhan en su libro Memoria Social, el mismo que manifiesta o siguiente:

“la memoria está dividida naturalmente en dos segmentos. Hay una parte objetiva que sirve como contenedor de hechos...hay otra parte subjetiva que incluye información y sentimiento...la primera parte de la memoria es pasiva, solo guarda información, la segunda es más activa; experimenta y hace volver a la conciencia...(JAMES FRENTESS, 2003)

Sin embargo la memoria tiene que ver con varios factores como; el lenguaje, la observación y experiencias compartidas con lo demás, es decir tiene efectos de carácter asociativos, es lo que nos manifiestan los mismos autores en libros antes mencionados.

“Por lo tanto, la memoria es en sí subjetiva nada más. Al mismo tiempo sin embargo está estructurada por el lenguaje, la enseñanza y la

observación, las ideas colectivas y las experiencias compartidas con otros, la cual la convierte también en social.(VICKHAN, 2003)

2.-Estrategias Comunicacionales

Considerada como un aspecto importante de esta investigación y de la variable, las estrategias comunicacionales, representa el conjunto de actividades prioritarias direccionadas a lograr los objetivos trazados, previo al análisis de la información obtenida, la misma que servirá como elemento básico para la toma de decisiones en cuanto al contenido como los medios o canales de difusión, usando las herramientas de comunicación disponibles.

Es decir, no solo se queda en proyecto, va a las acciones directas sin variabilidad para llegar al punto estimado, si bien se sabe las estrategias se emplearon por mucho tiempo en tácticas militares, dando resultados sorprendentes en la búsqueda de logros dominio sobre los enemigos, las estrategias también varían de bosquejos estructurales, se establecen de acuerdo a la cosmovisión del diseñador y principalmente a la necesidad de quien las requiere

2.1. Etimología.

La palabra estrategia viene del término griego “Estratego” que significa general nació prácticamente en la milicia, que al pasar del tiempo fue utilizado en el campo económico con muy buenos resultados, lo que llevó a aplicarla a otras áreas de desarrollo social.

Las estrategias comunicacionales, son una serie de acciones previamente planificadas que se dan a partir de ciertas necesidades que se traducen en los objetivos y que tienen que estar plenamente definidos con claridad, está estrechamente relacionada con el campo de la conducta humana aplicada en un tiempo determinado.

Es importante definir bien las estrategias, siempre tomando en cuenta los recursos con lo que se dispone para aplicarlas con efectividad, como lo menciona Nidia Abatedaga en su libro “Comunicación Epistemologías y metodologías para planificar por consensos en la pág. 187 donde manifiesta lo siguiente:

“La determinación de las estrategias comunicacionales implica conocer los recursos y medios disponibles para el diseño de una planificación adecuada, desde esta mirada, las estrategias no se constituyen en un fin en sí misma, más bien funcionan como “un conjunto de acciones deliberadas para construir escenarios posibles”(Abatedaga, 2008)

3.-Marco conceptual o científico

Para entender el criterio de la investigación, es necesario plantear la conceptualización de terminología científica que son los ejes principales de las variables, como la historia, la cultura, la comunicación y el desarrollo social.

3.1.- La Historia.

Considerada uno de los factores más importantes en el desarrollo del ser humano como parte de la sociedad, se refiere al conocimiento de hechos pasados de cualquier índole, a través del tiempo, su definición varía de acuerdo a la óptica con que la analizan diferentes autores, es necesario empezar por el origen de la palabra historia

3.1.1.-Etimología:

La palabra historia se deriva del griego IOTOPIA, que significa inquirir, indagar o investigar, luego pasó al latín Historia que se conservó en español. Luego de conocer el

origen de esta palabra, es necesario analizar y enfocar algunas conceptualizaciones de varios autores en cuanto al término, Carr mantiene la siguiente definición:

"La historia es un proceso entre el historiador y los hechos, entre el pasado y el presente, entre la sociedad de ayer y la de hoy."

Otra definición importante acerca de la historia es la de Marrow quien plantea lo siguiente:

"La historia es el conocimiento del pasado humano, pero ese pasado en la medida en que lo conocemos. La historia es inseparable del historiador es decir que no hay historia sin historiador..."

Con estos planteamientos existen elementos de criterio para determinar cuán importante es la historia para la estructuración de una sociedad, en otras palabras, es conocer sus inicios o sus raíces para encaminar su accionar en el futuro, según el criterio de esta investigación, la historia es uno de los ejes importantes donde gira y evoluciona el proceso cultural, en este sentido se busca la recuperación de la memoria colectiva acerca del ferrocarril.

Pero cabe una interrogante que se desprende del planteamiento de Marrow, ¿En qué medida conocemos nuestro pasado?, es precisamente la fundamentación de ésta investigación, determinar en qué medida conocemos la historia del medio de transporte que marcó el inicio de cambios en la Península, como lo era el ferrocarril a Salinas.

Otro aspecto importante como parte de la investigación es el concepto de Carr: acerca de que es la conexión de dos sociedades, es decir el pasado genera cultura al presente, lo de hoy es producto del pasado.

3.2.- La Cultura.

La historia está estrechamente relacionada con la cultura, es prácticamente la expresión de los hechos pasados los que van dando forma a la estructuración de la identidad cultural, es necesario entonces analizar el significado de esta palabra y papel que desempeña la cultura en el proceso de desarrollo social, desde varios puntos de vista.

3.2.1.-Concepto de Cultura.

El concepto de cultura tiene connotaciones distintas que varía de acuerdo a criterios y a las corrientes ideológicas que se han pronunciado al respecto, que hasta cierto punto ha generado controversias y posiciones opuestas, en todo caso, desde la óptica que se la mire, se desprende de las vivencias de la sociedad a través del tiempo y dejan grabadas experiencias que influyen en la conducta humana y se toman como referente para mostrarse o identificarse, en otras palabras se convierten en su identidad cultural. Taylor plantea lo siguiente:

Cultura es "Todo aquel complejo que incluye el conocimiento, las creencias, el arte, la moral el derecho, las costumbres y cuales quiera otros hábitos y capacidades adquiridas por el hombre en cuanto miembro de la sociedad..."

Si se analiza el planteamiento de Taylor partiendo del hecho que uno de los factores que fundamentan el concepto de cultura es el conocimiento, se puede determinar que la base de las expresiones sociales es precisamente conocer el pasado las características del proceso de cambio, el desconocimiento al contrario da paso a historias adaptadas y ajenas que no son propias, por lo que no son plenamente autóctonas de un lugar determinado.

El planteamiento que hace referencia la SENPLADES en su libro El Atlas de las Desigualdades socioeconómicas del Ecuador donde manifiesta lo siguiente:

(SENPLADES, 2013) “Históricamente la estructuración y formación social de valores de la sociedad ecuatoriana, es resultado de la imposición de la cultura occidental euro céntrica, a través de la conformación de la sociedad colonial y republicana”.

Es necesario mencionar entonces la distorsión psicológica cultural que se puede dar en una sociedad, la combinación y adopción de rasgos, costumbres e historias ajenas a la de una región determinada, causan la confusión de criterios colectivos, influyendo en las desviaciones de hábitos normales por un lado y por otro las creencias a historias eternas que nada tienen que ver con las bases culturales de la sociedad. Entonces cabría el siguiente planteamiento:

¿Es necesario en cuanto a conocimiento histórico, concienciar a la ciudadanía acerca de la importancia de prevenir la adopción de historias ajenas, que conlleven a la distorsión de la identidad cultural?

¿Es imprescindible establecer la importancia de la responsabilidad social en llevar acciones para mantener vivas las raíces y los hechos históricos, con participación de los actores que tengan competencia directa o indirectamente (centros de educación, medios de comunicación, instituciones públicas o privadas, ciudadanía), con el tema de investigación?

Analizar el concepto de la cultura tendría dimensiones muy extensas, debido a que esta terminología como objeto de estudio tiene alcances macro en cualquier rama de la ciencia que se estudie, pero algo importante que puede recalcar es que no todos los problemas sociales se derivan del aspecto económico, la corrupción, la llamada viveza criolla, los jóvenes malabaristas en los semáforos, por nombrar algunos, se deben en parte a una conducta de orden cultural previamente establecida con el paso del tiempo, que luego se transformaron en raíces culturales de orden negativo.

3.3.-Identidad Cultural

La identidad cultural es uno de los aspectos claves de este trabajo, toda investigación de hechos histórico de carácter social, lleva implícito los aspectos que tienen que ver con temas relacionados con la cultura, que es la manifestación de los símbolos sociales, como valores, tradiciones, creencias, entre otros, que en su conjunto estructuran la identidad de una región o país, basado en el conocimiento pleno del pasado, entender en toda la extensión de la palabra lo que significa identidad cultural, es muy complejo, cada individuo tiene sus propias concepción de lo que significa sus raíces o formas de vida.

La identidad cultural, no se construye en lapsos de tiempos estimados cortos, más bien es proceso de combinación de imágenes del pasado que se va formando en el transcurrir del tiempo y que se estructura y fortalece, manteniendo presente los aspectos que dieron forma a esos símbolos. Tiene una importancia notable en la relación con la variable de la investigación, la memoria social sobre la historia del ferrocarril es prácticamente un hecho que forma parte de la vivencia de los peninsulares y por ende es un símbolo cultural.

Esta sería la razón de la relación entre la memoria social y la identidad cultural como lo cita José F. Colmeiro, en su libro “Memoria histórica e identidad cultural de la postguerra a la postmodernidad.

(COLMERIO, 2005)Según la visión presentista de Halbwachs, la memoria colectiva une pasado con presente, individuo con grupo social, de tal manera que logra producir el sentido de comunidad histórica y la identificación del individuo con la comunidad.

3.4.- La Sociedad.

Otro eje importante donde gira el desarrollo de esta investigación es la sociedad, es prácticamente la más importante, porque todo lo que tiene que ver en el contexto de la conducta humana es generada por el individuo como tal y a éste como parte de un colectivo que luego se traduce en la conducta social.

Según Morris Ginsberg, frase citada en el libro sociología del doctor Eduardo Félix C. en la pag 121 dice lo siguiente:

(C., 1971) “una sociedad es un conjunto de individuos unidos por ciertas relaciones o modos de conducta, que los diferencian y separa de todos los

demás que no entran en esas relaciones o que difieren de ellos en su conducta”

Dentro de este contexto se puede determinar la importancia que tiene la sociedad de conocer el pasado progresivo y ordenado de los acontecimientos que servirán como base primordial para suplir la necesidad vital que tiene el ser humano como parte de un colectivo de conocerse a sí mismo. Una biografía ordena y registra los hechos con la mayor cantidad de elementos posibles sin permitir pasar por alto alguno de ellos.

Si se haría la autobiografía social, de la provincia de Santa Elena sería notorio la ausencia de registros en la memoria colectiva, de datos importantes de la historia que han desaparecido o están por desaparecer, como es el caso del Ferrocarril Guayaquil-Salinas, éste es el criterio de la investigación de contribuir a la incorporación de éste hecho histórico al lugar que le corresponde “la Memoria Social”, que se ha ido desvaneciendo paulatinamente al pasar del tiempo.

En este estudio cabe una interrogante, ¿Por qué ha guardado silencio ante un hecho de amnesia ingrata con la historia con uno de los sistemas de transporte terrestre que fue parte importante en los inicios del auge del desarrollo de la península de Santa Elena” Solo el análisis responsable ayudaría a responder este cuestionamiento. ¿Cuál fue el criterio valorativo que influyó para que la sociedad desapareciera progresivamente del recuerdo algo que se cree es importante?, es lo que se busca descifrar en el proyecto investigativo.

La sociedad peninsular tiene el derecho de tener a la mano elementos históricos que les pertenece, como homenaje a las generaciones que las vivieron, como tarea de mucha responsabilidad a las que hoy la recordamos y como promesa y joya invaluable a las que vendrán.

3.5.- La Comunicación.

La comunicación otro importante pilar donde se sustenta el objetivo de la investigación, considerada la herramienta de difusión para lograr el objetivo previsto, término conocido para expresar una de las mayores necesidades del ser humano, la de comunicarse, debido a la complejidad de las relaciones interpersonales la comunicación debe cumplir con principios estructurales para lograr sus objetivos, tiene que ser efectiva y veraz.

¿Qué es la comunicación? ¿Es imprescindible para lograr los objetivos previstos en la investigación?, Es lo que se trata de explicar y persuadir acerca de este término. Es importante mencionar que la cultura influye en la comunicación, como también la comunicación influye en la cultura, es una actividad correlativa y recíproca, es tan efectiva en su esencia que lo que hace una persona provoca una reacción en otra y viceversa.

La comunicación constituye un proceso donde interactúan dos o más puntos o individuos el mismo que se va transformando por la interacción de los miembros involucrados, en un distintivo de carácter cultural, cada individuo se expresa de manera diferente con rasgos particulares o códigos de reconocimiento que lo distingue de los demás.

Hablar de la comunicación es un tema dimensional y extenso, pero si es necesario citar conceptos visionarios de varios autores para entender la relación de la comunicación con el tema de investigación, tomando en cuenta el principio natural que tiene el ser humano desde su aparición, la necesidad de comunicarse con el medio que lo rodea, en otras palabras tiene mucho que ver con todas las áreas de supervivencia de la humanidad. Citemos lo que manifiesta Jeremiah O.Sullivan en su libro La comunicación Humana Grandes temas contemporáneos de la comunicación, donde manifiesta lo siguiente:

Entendemos aquí la Comunicación en su sentido más amplio, es decir no solo como el intercambio de noticias y mensajes sino también como el quehacer individual y colectivo que engloba el conjunto de las transferencias y el intercambio de ideas, hechos y datos.(O.SULLIVAN, 1996)

Marco Referencial o Contextual

La provincia de Santa Elena es la más joven del resto del país, logró independizarse de la provincia del Guayas hace siete años, el 7 de Noviembre del 2007, según datos obtenidos por el INEC (Instituto nacional de Estadística y Censo), posee una población de 308.693 habitantes, cuenta con una cadena hotelera con que suple la demanda en tiempos de temporada alta, así como importantes y nuevas obras de infraestructuras como el terminal aéreo y terrestre, puertos pesqueros en los tres cantones que la conforman, que representan la producción pesquera de la Península.

Su capital Santa Elena, es uno de los cantones más extensos del Ecuador, para muchos, el centro de la cultura, encierra una riqueza histórica impresionante, para citar algunos,

el cementerio prehistórico “Los Amantes de Sumpa” donde se encuentran datos de la cultura las Vegas una de las más antiguas de América latina que data de 8000 a 4600 años AC, otro regalo de la naturaleza que sorprende, los conocidos “baños termales de San Vicente”, donde se encuentran piscinas que poseen aguas consideradas medicinales, visitada por turistas nacionales y extranjeros, cerca de ahí se instaló la estación número tres del ferrocarril, que posteriormente se dirigía a su próximo destino.

El cantón La Libertad considerado el pulmón económico de la provincia, en él se encuentran asentadas las principales empresas comerciales, bancarias y financieras, es el cantón que está prácticamente urbanizado en su totalidad, ocupado por una sola ciudad: La Libertad, posee uno de los edificios municipales más modernos de los GAD del Ecuador, cuenta con varios puntos de generación comercial que la caracterizan como económicamente activa, lugares como el Paseo Shopping La Península(empresa privada) que atrae a miles de personas durante el año, el Buena Ventura Moreno (municipal) es otro centro comercial de mucha actividad económica, a sus alrededores funcionó la estación número dos del ferrocarril, antes conocida como “la hueca”.

Y finalmente el cantón Salinas denominado como “El paraíso azul del pacífico Sur” o la capital del turística de los peninsulares y por qué no decirlo del Ecuador, cuenta con playas acogedoras y hermosas, como las palmeras en su malecón principal, saturadas de turistas en todo el año, la Chocolatera la punta más sobresaliente del continente visitada por miles de turistas, ahora Salinas también alberga a extranjeros jubilados en su mayoría estadounidenses que la escogieron como el lugar perfecto para descansar. En una de sus avenidas aún se encuentra intacta la estación número uno del ferrocarril.

La provincia de Santa Elena es un paraíso turístico, ha sido escogida para desarrollar el presente trabajo de investigación y establecer la importancia de mantener vivos los recuerdos sociales, además fortalece los lazos de hermandad entre los pueblos, fomenta la identidad cultural, y proyecta nuevos espacios para desarrollar la actividad turística y cultural de nuestra región.

Fundamentación o Marco legal.

Es importante mencionar que el presente trabajo investigativo, está apegado a las diferentes normativas vigentes en la república del Ecuador, como la Constitución de la República, Plan Nacional del Buen Vivir, Ley de Comunicación, Ley de Patrimonio Cultural.

Constitución Política de la República del Ecuador.

Capítulo 4

De los Derechos económicos, sociales y culturales.

Sección Séptima de la Cultura

Artículo 62.- La cultura es patrimonio del pueblo y constituye elemento esencial de su identidad. El Estado promoverá y estimulará la cultura, la creación, la formación artística y la investigación científica, establecerá políticas permanentes, para la conservación, restauración, protección y respeto del patrimonio cultural tangible e intangible, de la riqueza artística, histórica lingüística y arqueológica de la nación, así como el conjunto de valores y manifestaciones diversas que configuran la identidad nacional, pluricultural y multiétnica. El Estado fomentará la interculturalidad, inspirará sus políticas e integrará sus instituciones según los principios de equidad e igualdad de las culturas.

Artículo 63.-El estado garantizará el ejercicio y participación de las personas, en igualdad de condiciones y oportunidades, en los bienes y servicios y manifestaciones de la cultura, y adoptará las medidas para que la sociedad, el sistema educativo, la empresa privada y los medios de comunicación contribuyan a incentivar la creatividad y las actividades culturales en sus diversas manifestaciones...

El Plan Nacional del Buen Vivir es otro de los instrumentos legales plenamente reconocidos en el Ecuador, en la que se enmarca la presente investigación, uno de los objetivos de esta normativa es justamente en la que el Estado se compromete a promover políticas dirigidas a la construcción de la identidad nacional basados en la circulación de los elementos simbólicos tales como: Las Memorias colectivas e individuales y el patrimonio cultural.

((SENPLADES), 2013) Objetivo 5 Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad. Objetivo 5.- Estos derechos acogen una visión contemporánea de la cultura, entendida como un proceso social dinámico que está en permanente transformación y genera nuevos contenidos, modifica y recrea el saber acumulado por la sociedad. De esta manera el ciudadano común, los pueblos y las nacionalidades ancestrales, así como los colectivos culturales contemporáneos, devienen sujetos de derecho culturales y dejan de ser objetos de civilización, adoctrinamiento y sometimiento colonial.

Ley Orgánica de Comunicación.

La ley orgánica de comunicación es otro instrumento normativo que indica los parámetros de la investigación, la misma que el primer, título II, artículos 13 y 14 respectivamente, expresa lo siguiente:

Capítulo Primero.

Título II

Principios y derechos.

Art. 13.- Las autoridades y funcionarios públicos así como los medios públicos, privados y comunitarios, facilitarán la participación de los ciudadanos y ciudadanas en los procesos de comunicación.

Art. 14.- El Estado a través de las instituciones, autoridades y funcionarios públicos competentes en materia de derechos a la comunicación promoverán medidas de políticas públicas para garantizar la relación intercultural entre las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades: a fin de que estos produzcan y difundan contenidos que reflejen su cosmovisión, cultura, tradiciones, conocimientos y saberes en su propia lengua, con la finalidad de establecer y profundizar progresivamente una comunicación intercultural que valore y respete la diversidad que caracteriza.

En el segundo capítulo, sección II, artículo 36 nos hace referencia a los derechos de igualdad e interculturalidad de los pueblos, de difundir contenidos que expresen la cosmovisión cultural, que guarda estrecha relación con el presente trabajo investigativo, analicemos lo que reza la normativa:

Capítulo Segundo.

Sección II.

Derechos de Igualdad e Interculturalidad.

Art.36.- Los pueblos y nacionalidades indígenas, afro ecuatorianas y montubias tienen derecho a producir y difundir en su propia lengua,¹ contenidos que expresen y reflejen su cosmovisión, cultural, tradiciones, conocimientos y saberes.

Todos los medios de comunicación tienen el deber de difundir contenidos que expresen y reflejen la cosmovisión, cultura tradiciones, conocimientos y saberes de los pueblos y nacionalidades indígenas, afro ecuatorianas, y montubias, por un espacio de 5 % de su programación diaria sin perjuicio de que por su propia iniciativa, los medios de comunicación amplíen este espacio.

Capítulo II

La Metodología

El propósito de la investigación es proporcionar un documento de contenido histórico y cultural en formato escrito y accesible, sobre la historia del Ferrocarril, así como establecer la importancia que representa la información de éste, en el área de la educación,

cultura, desarrollo y comunicación, además de generar criterios que promuevan mesas de dialogo, conversatorios, debates y de más actitudes que se deriven alrededor del tema. Basado en aplicaciones científicas para el desarrollo de la misma, y aplicarlos a la solución de problemas sociales relacionados con la recuperación de la memoria social y cultural.

Modelo de Investigación

La metodología aplicada en la presente investigación; es de carácter cualitativo porque describe con detalle las cualidades del fenómeno y su relación entre las dos variables, que conjugan en un punto determinado, entre la historia y la memoria social utilizando como puente de enlace la comunicación y su campo de acción, en este caso la preparación de un documento con contenido histórico, además la relación de variables que va desde lo general a lo particular y específico, usando como herramientas el recurso de la observación por medio de la entrevista, que permita conocer la realidad de los habitantes de la provincia de Santa Elena y su relación con los hechos que marcaron la historia de la Península en cuanto al tema del Ferrocarril.

Además el método cualitativo permite establecer planteamientos tales como: ¿Cuándo? ¿Dónde? ¿Por qué? ¿Cómo? Donde se usan muestras específicas y no generalizadas.

Para obtención de información fue necesario emplear el método experimental el permite obtener datos precisos que sirven para que el investigador establezca criterios de valorización en cuanto al contexto del tema tratado.

Diseño de Investigación.

Para la obtención y recopilación de información se empleó el método experimental el cual permite unir los elementos que luego será empleado en el análisis de los resultados, se empleó el diseño longitudinal porque está enmarcado en el tiempo, en los acontecimientos de la vida de los peninsulares en cuanto a la llegada, permanencia y extinción del Ferrocarril a la Costa. Comprende una serie de aspectos históricos que tienen que ver con la demografía social.

Población y Muestra-

La población objeto de estudio, se deriva de los tres cantones de la provincia de Santa Elena, específicamente de los lugares adherentes o cercanos por donde tuvo injerencia el ferrocarril, hablamos de las cabeceras cantonales de La Libertad y Salinas, no así la población de San Vicente en el cantón Santa Elena que prácticamente fue la estación que permitía la entrada a la provincia.

Se recurrió a centros de estudios y otras instituciones que tienen relación o competencia con la utilización de instrumentos de estudios, para obtener información acerca de la importancia de proveer un documento histórico acerca del ferrocarril en la Península.

Instrumento de la investigación

En casos específicos como lo es la recopilación de datos históricos fue necesario recurrir a las entrevistas, libros, fotos, folletos, revistas y la observación o visita de campo, acudiendo a los lugares donde se dieron los hechos objeto de nuestro estudio. Así como la utilización de herramientas como el sondeo de opinión que arrojó datos importantes para determinar el estado de la sociedad con respecto al tema.

Procedimiento y proceso de la información

La información obtenida o recopilada es organizada y a disposición para la elaboración del documento investigativo que se presentara con todos los informes respectivos sobre las entrevistas y visita de campo realizadas y obtener una comprensión clara de la información.

Capítulo III

Análisis de los resultados.

Es necesario llegar al análisis y procesamiento de los resultados obtenidos, en este caso, acerca de las entrevistas realizadas a personas inherentes al tema, así como también el sondeo de opinión que fue tomado para determinar el nivel de conocimiento del tema por parte de la ciudadanía. Este instrumento de sondeo de opinión fue aplicado a personas de veinte a treinta años mayormente a estudiantes universitarios residentes en los tres cantones.

Interpretación del Sondeo de Opinión

Fueron consultadas la cantidad de sesenta personas, de entre veinte a treinta años, quedando de la siguiente manera:

Edad y personas	Edad y personas	Edad y personas
20 años 23 personas	24 años 3 personas	28 años 4 personas
21 años 9 personas	25 años 3 personas	29 años 2 personas
22 años 7 personas	26 años 2 personas	
22 años 7 personas	27 años 4 personas	

La distribución por ciudad quedó de la siguiente forma:

ciudad	cantidad
Salinas	28 personas
Libertad	12 personas
Santa Elena	20 personas
Total	60 personas

En cuanto a la primera pregunta acerca de cuál fue el primer medio de transporte entre Guayaquil-Salinas, la respuesta fue la siguiente:

CIUDAD	AUTOBUS	FERROCARRIL
SALINAS	10	2
LIBERTAD	27	1
SANTA ELENA	20	0
TOTAL	57	3

Esto representa el 5% de la población consultada

La pregunta sobre el interés de conocer la historia sobre el sistema de transportación entre Guayaquil-Salinas es clave, veamos los resultados:

Ciudad	Mucho interés	Poco interés	Nada
SALINAS	10	2	0
LIBERTAD	24	4	0
SANTA ELENA	18	2	0
TOTAL	52	8	0

Este resultado representa el 87% interés por conocer la historia y el 13% muestra poco interés.

Otra interrogante significativa era conocer lo que la sociedad piensa acerca de la importancia de conocer sobre el tema del ferrocarril y esto son los resultados:

Ciudad	Muy importante	Poco importante	No es importante
SALINAS	12	0	0
LIBERTAD	28	0	0
SANTA ELENA	18	2	0
TOTAL	58	2	0

Estos resultados muestran que el 96.5 % considera importante, mientras que el 3,5% lo considera poco importante

ANÁLISIS DE ENTREVISTAS.

La entrevista sin duda alguna es otra de las herramientas que se utilizó para para la obtención de información a personas que tienen injerencia al tema del ferrocarril, datos que sirvieron para establecer las conclusiones y recomendaciones.

Entrevista a: Licenciado Gevacio Figueroa profesor y Presidente de la Comuna de los Baños Termales de San Vicente.

¿Cuál es su criterio con respecto a la importancia de que la sociedad peninsular presente y futura reviva las memorias del Ferrocarril Guayaquil-Salinas?

Tiene mucha importancia, porque eso determina el conocer y valorar nuestra identidad cultural, que debe ser principio fundamental de valores que nosotros como ciudadanos tenemos que saber y reconocer. El ferrocarril en la península y en el país, permitieron el desarrollo sustentable y económico, entonces un estudio profundo de la importancia de ferrocarril en la provincia de Santa Elena, es necesario y poder difundir a la ciudadanía, que antes de estudiar el país o países europeos o de América, es importante conocer lo nuestro.

¿Qué instituciones deben intervenir para lograr este objetivo de reconstruir y valorizar la historia?

Como profesor que soy en este caso la intervención de los ministerios de cultura el Instituto de Patrimonio Cultural, deben mostrar el compromiso con la ciudadanía, otra institución es el Ministerio de Educación, porque este trabajo de conocimiento es de formación educativa, por consiguiente, la educación debe ir de acuerdo al entorno, geografía y modos de vida del lugar.

¿Qué beneficio se pueden dar a partir de esta iniciativa de orden cultural, turístico o de otros aspectos de desarrollo social?

Se pueden ubicar estos sitios que están ya determinados como la estación del ferrocarril que es turística, poder adecentarlo y hacer una ruta turística para visitarlos sobre todo los extranjeros, de los cuales el 95 % de ellos les gusta y apasiona conocer y apreciar la vida y acontecimientos históricos de los lugares que visitan, como fuimos y como están los lugares turístico ahora.

Pero sobre todo el valor que debemos tener los propios habitantes, de apreciar y difundir para no dejar perder, todos los medios de difusión son útiles por que identifica a cada lugar.

¿Qué sugerencias puede dar para concienciar a la sociedad sobre la importancia sobre la recordación del Ferrocarril?

Hacer un estudio técnico y científico, involucrando a las instituciones como los ministerios, GAD parroquiales, municipales, provinciales, instituciones ONG, conformando mesas de trabajo con una misma dirección en conjunto, para alcanzar los logros, pero sobre todo la participación de la ciudadanía, es necesario valorar y revalorar nuestras tradiciones y costumbres.

**ENTREVISTA A: LICENCIADA PAULINA LEÓN.
Directora Provincial de Turismo de Santa Elena.**

¿Cuál es su criterio con respecto a la importancia de que la sociedad peninsular reviva la memoria histórica del Ferrocarril?

Siempre es importante revivir las memorias de todo lo que corresponde a la historia de los pueblos, más aún la península de Santa Elena que en cultura e historia posee una riqueza muy importante, considero que el tema del ferrocarril es uno de los puntos que se debe rescatar a lo que historia se refiere

¿Qué instituciones deben intervenir para la reconstrucción de la memoria colectiva?

Siempre es importante realizar un trabajo interinstitucional, los gobiernos autónomos descentralizados son los que normalmente tienen competencia, no obstante entidades de

gobierno como el ministerio de cultura y turismo estamos dispuestos a trabajar en torno a este tema, patrimonio, la prefectura inclusive deben ser coparticipes para lograr estos objetivos, además la empresa privada podría también unirse a esta iniciativa

¿Cuál fue según su análisis el motivo por el cual se vino desvaneciendo del pensamiento social el tema del ferrocarril?

Pienso que no hubo un proceso de recordación a través de la educación en lo que se refiere a historia de la provincia de santa Elena, no ha existido acciones que permitan tener latente en la memoria del santaelenenses lo que fue el primer medio de comunicación formal que había desde Guayaquil y que por consiguiente nos conectaba con los otros sitios del país, faltó darle continuidad y mantener de una u otra manera, viva esa memoria en los peninsulares.

¿Qué beneficios se pueden dar de orden cultural, turístico o de otro aspecto de desarrollo social, se pueden dar a partir de esta iniciativa?

La historia, la cultura de cierto modo se viene a convertir en un atractivo turístico, el hecho de que estuviéramos un museo por ejemplo, que es lo que al turista le llama la atención, ir a un sitio y encontrarse con algo que muestres su historia representativa o la reconstrucción de un vagón donde se pueda explicar todas las ventajas, beneficios que se obtuvo, en un momento dado para el pueblo peninsular, va a convertirse en icono del turismo, no solo de los que habitamos aquí, sino También de las personas que nos visitan porque va a conocer parte de nuestra historia.

¿Qué opina acerca de la importancia sobre la búsqueda de espacio de dialogo y de reflexión social en torno a este tema?

A través de un espacio de diálogo se puede intercambiar ideas y por consiguiente llegar a mejores acuerdos, estos espacios de diálogos donde participen diferentes instituciones involucradas y representantes de la ciudadanía ayudaría para llegar a mejores consenso.

¿Es importante la elaboración de un documento con contenido histórico para ser difundidos en la sociedad y tratar de reconstruir la historia?

Beneficia mucho, es un componente muy importante para refrescar la historia de nuestra provincia, pero como sugerencia considero que se deben establecer buenos mecanismos de difusión del documental, porque solamente lograrlo es posible que no tenga el impacto del caso, creo que se debe tener claro un sistema de difusión adecuado que viabilice el efecto deseado.

**ENTREVISTA A: PSICÓLOGA EDUCATIVA: SUSANA GOMÉZ JURADO.
DIRECTORA PROVINCIAL DE CULTURA DE SANTA ELENA.**

¿Cuál es su criterio con respecto a la importancia de reconstruir la memoria en torno al tema del ferrocarril Guayaquil-Salinas?

Todos los temas de recuperación de patrimonio son muy importantes para los pueblos, en los últimos años el Ecuador ha recuperado muchas tradiciones y lo relacionado con el patrimonio, es importante porque al saber cuáles eran nuestros ancestros, como funcionaban las cosas antes, podemos basarnos en estos conocimientos para poder levantar la nueva información. Con respecto a lo que es la reconstrucción de las memorias

del tren, me parece muy importante que se recupere esta información, porque no solo era la vía de comunicación que existía, representaba el primer medio de transporte que traía a los turistas que venían a la provincia, en la actualidad esto representaría turismo cultural.

¿Qué beneficios cree usted que pueden darse, en el aspecto turístico, cultural, educativo o en otra área de desarrollo social a partir de esta iniciativa?

En lo turístico y cultural es de mucho beneficio, el conocer lugares donde parten las memorias sociales, como en otras ciudades del país el ferrocarril pasa por lugares como Bucay, la nariz del diablo, etc. Así también en la Península establecer la ruta de los dioses, que recorra lo que es Sacachun, Julio Moreno, y otros sitios de nuestra provincia sería un plus maravilloso para el turismo cultural y esto a la vez genera movimiento socio económico y por ende educativo.

¿Qué instituciones cree que deben intervenir para impulsar esta iniciativa?

Esto debe ser un proyecto mancomunado, los ministerios los GAD municipales, las juntas parroquiales, y todas las instituciones que tengan relación al tema

¿Cuál es su opinión acerca de elaborar mesas de diálogo y reflexión social para que surjan ideas en cuanto a la reconstrucción de la memoria en torno al ferrocarril?

Esto es muy interesante y es lo primero que se debe hacer, las mesas de trabajo y consultas son muy importantes, todos los involucrados en el tema debemos reunirnos para el objetivo principal que es la reconstrucción de la memoria y estamos prestos a colaborar en lo que sea necesario.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Luego de proceder a la recopilación de información a través de los recursos técnicos como las entrevistas y el sondeo de opinión con los actores sociales, como las autoridades de instituciones y la sociedad, que tienen relación con el tema de investigación, realizadas las preguntas que sustentan la viabilidad de la propuesta, se puede llegar a las siguientes determinaciones.

CONCLUSIONES.

- 1.- La necesidad de recuperar los valores históricos de la provincia, en este caso la reconstrucción de la memoria social en torno al ferrocarril Guayaquil-Salinas.
- 2.- La falta de material de carácter informativo con temáticas relacionados al tema de investigación, que contribuya a la re significación de los valores históricos.
- 3.- Escasa coordinación para establecer mesas de diálogo por parte de los actores sociales y fomentar nuevos espacios de desarrollo de la cultura y revalorización de la historia.
- 4.- Inexistencia de estrategias comunicacionales para su debida difusión a través de los canales respectivos y contribuyan a los objetivos propuestos.

RECOMENDACIONES.

1.- Elaborar un documento con contenido histórico sobre la historia del ferrocarril Guayaquil-Salinas,

2.- Establecer un plan de comunicación que permita la efectiva difusión por medio de los canales adecuados y causar el impacto requerido en la ciudadanía

3.- proponer la integración de los actores y elaborar mesas de trabajo que conlleven a la concienciación social y planificación de estrategias para lograr los objetivos.

4.- Tomar acciones que resulten de las mesas de conversación para poner en práctica las planificaciones y reducir el desconocimiento de la ciudadanía en torno al tema.

CAPÍTULO IV.

LA PROPUESTA.

DOCUMENTAL.

Proceso de elaboración de un documento con contenido histórico acerca del ferrocarril Guayaquil- Salinas.

Título de la propuesta:

Voces y memorias del ferrocarril.

Elaborado por: Guido Yagual Ramírez.

Fuente: Foto tomada de Internet

Descripción del proyecto

El proyecto es documento con contenido específicamente histórico, sobre el tema en mención, la característica del trabajo investigativo es evidenciado en el formato de documental, donde de manera cronológica se hace ver los antecedentes, operatividad y la desaparición del mismo.

El aporte del proyecto gira sobre tres ejes importantes, el epistemológico porque tiene relación con conocimiento, el pedagógico porque guarda relación con la formación académica y sociológica porque el campo de acción es justamente la sociedad.

EL DOCUMENTAL



Portada del documento

Contactos:

Teléfono: 093222410 - 2538107

Correo electrónico: guidoy@hotmail.es

Agradecimiento.

Agradezco a Dios y a todos los que apoyaron a la realización de éste proyecto, a mi familia que incondicionalmente fueron mi fortaleza para llevar a cabo la culminación del mismo.

ÍNDICE

Portada.....	1
Agradecimiento.....	2
Voces y memorias del Ferrocarril.....	4
Antecedentes.....	5
INICIOS DE LA CREACIÓN DEL FERROCARRIL.....	8
PROCESO DE INSTALACIÓN.....	9
INICIO DE OPERACIONES	19
DECADENCIA Y SUSPENSIÓN DEFINITIVA.....	31

INTRODUCCIÓN

El Ecuador ha sido considerado como un país rico en cultura e historia, cada rincón del país habla por sí solo de lo que hay de tras de cada, persona o de cualquier otro aspecto que conforma la cultura, todos estos elementos nacen de hechos que han marcado un importante registro en la memoria colectiva de los ecuatorianos, la prehistoria, la colonización, la era republicana, todo está lleno de recuerdos.

La provincia de Santa Elena, aunque algunos desconozcan, es la cuna de la historia en América, los hallazgos de la cultura las Vegas, así lo demuestran, sin embargo, es necesario reconocer que en materia de estructuración y difusión cultural existen falencias que opacan la esencia de ciertos hechos históricos de la Península.

Pese a todo lo anterior, se mantiene el optimismo por cambiar ciertas realidades, el presente trabajo de investigación va dirigido a contribuir a la reconstrucción de la memoria social, que la sociedad peninsular cuente con un documento que recoja los hechos y experiencias de personas que experimentaron el uso del primer medio de transporte entre Guayaquil y Salinas, y devolverla a mi pueblo un poco de lo mucho que se merece, ante ustedes el documental “Voces y memorias del Ferrocarril”

VOCES Y MEMORIA DEL FERROCARRIL EN SANTA ELENA

Era una tarde veraniega del mes de septiembre de 1926, cuando el chasquido de una gran locomotora alemana de marca Henschel&Sohn, hacía sonar su estruendoso motor con lo que se daba por inicio a las operaciones formales del ferrocarril en la península Santa Elena, a su paso salían cientos de Santaelenenses que avivaban y levantaban banderas con las que daban la bienvenida de lo que ellos creían sería su puerta al modernismo, al comercio, turismo y a todo el desarrollo que traería el ferrocarril a los habitantes de la punta de tierra más sobresaliente del Ecuador.

El tren, el ferrocarril y los autoferros marcaron un cambio de época y de economía en cada lugar en donde se implantaba dentro del Ecuador, la península de Santa Elena avizó lo mismo para sus tierras algo improductivas y que su principal afluente económico era la sal y el petróleo para aquel entonces.

Sin embargo la historia del ferrocarril en Santa Elena, traería consigo muchas historias, anécdotas y relatos que hicieron vivir en los peninsulares alegrías y nostalgias, ensueños y recuerdos con todo lo que el ferrocarril hizo vivir a los habitantes de Santa Elena y sus alrededores, pues gracias al ferrocarril hubieron pequeñas poblaciones que se sirvieron lo suficiente de este tipo de transporte, pues Baños Termales de San Vicente fue muy conocido por sus propiedades curativas de sus aguas termales, Salinas empezó a despuntar en el turismo, La Libertad se posicionó en el comercio, Ancón utilizó el ferrocarril como eje de transporte para obtener los insumos en la extracción del petróleo y para

transportar a sus trabajadores y funcionarios, así cada lugar vio una alentadora importancia en el ferrocarril aunque fuera breve el paso de este servicio, ayudó mucho al desarrollo de Santa Elena y sus comunidades.

Pero quién o quiénes propulsaron este importante proyecto?, cuánto duró su construcción?, cómo se lo realizó?, y cuál fue su incidencia en el desarrollo sociocultural y económico de la Península?, pues lo invitamos a recorrer las indelebles páginas históricas de este proceso en voces y memoria del ferrocarril en Santa Elena...

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL FERROCARRIL.-

A principios del año 1830, el ferrocarril en Europa era toda una sensación, era el camino a la modernidad y el principal medio de transporte de miles de personas que veían en el ferrocarril un avanzado sistema de transportación que cada vez unía pueblos y países teniendo también el ferrocarril la misión de ser el medio de transportar carga pesada, animales y correspondencia con lo cual países europeos encontraron un desarrollo socioeconómico en general del cual muchos países latinoamericanos también quisieron formar parte por ello visionaron y planificaron la manera de implementar esta sofisticada red ferroviaria en Sudamérica.

Fue así que en la larga estadía que tuviera Vicente Rocafuerte Bejarano en Inglaterra, vio cómo se instalaban los rieles para implementar el ferrocarril y al ser testigo del impulso económico que este causó en ese país europeo, propuso a su retorno a Ecuador la manera de gestionar la llegada del ferrocarril al país,

pero solo fue un sueño que él no pudo realizar por lo exageradamente costoso que representaba importar todo el sistema ferroviario a el Ecuador y que aún no estaba preparado para una inversión de semejante escala económica.

Casi 40 años después de la idea de Vicente Rocafuerte, es que Gabriel García Moreno, como presidente de la republica gestiona y pone a funcionar el ferrocarril cuya propuesta implicaría desde el cantón Yaguachi hasta la capital Quito, pero solo pudo ver y recorrer el tramo de Yaguachi hasta el cantón Milagro, pues no se concluyó hasta después de su muerte el recorrido que debería de terminar en Quito,

Sin embargo García Moreno vio la real importancia de ferrocarril y antes de que muriera propuso la creación de la red ferroviaria a otros destinos de manera especial a la costa, por lo que crearía el recorrido de Quito a Esmeraldas y de Guayaquil a Salinas, ya que Santa Elena reclamaba un muelle y el ferrocarril para aumentar la distribución y comercialización de sus productos como paja toquilla, tagua, la sal entre más productos comerciales que querían vender a otros lares dentro y fuera del país.

Esa propuesta de modernización del Ecuador que ansiaba García Moreno a partir del ferrocarril no se pudo cristalizar en su período por lo que moriría pocos años después de haber iniciado el proceso ferroviario.

Sin embargo el tren no moriría con García Moreno, ya que fue Eloy Alfaro Delgado, quien se llevaría todo el mérito de su creación y expansión por todo el país, pues dentro de su propuesta de revolución liberal lo llevó a plasmar la ruta ferroviaria de Guayaquil a Quito y otras redes en Ecuador, por lo que al sistema

ferroviario se lo llegó a conocer en América entera como el tren más difícil del mundo.

Aunque la realización del sistema ferroviario de Guayaquil a Quito demoró 36 años para ver cristalizado tan ansiado proyecto y posterior a eso se dieron los ramales y otras vías de acceso ferroviario a diferentes ciudades ecuatorianas en la sierra y costa.

Dentro de ese avance modernista se vio beneficiada la península de Santa Elena con la creación del ferrocarril a la costa, ya que entre las propuestas presentadas llevar al ferrocarril a Salinas era una prioridad de desarrollo comercial.

Es así que nace la era del tren y ferrocarril en la provincia de Santa Elena como en todo el Ecuador y con el tren nace también una nueva historia de desarrollo, modernismo y un avance comercial del siglo XX, aunque no terminaría con un buen desenlace al menos para Santa Elena, ya que surgieron varios problemas en su funcionamiento.

INICIOS DE LA CREACIÓN DEL FERROCARRIL PARA SANTA ELENA

Santa Elena siempre fue un destino territorial turístico al cual todos querían visitar de manera especial en épocas invernales y calurosas, pues en Santa Elena se respiraba un aire de frescura de mar, paz, tranquilidad y sobretodo Santa Elena ha sido un lugar de esparcimiento y de salud para muchas personas, fue por esto que la aristocracia guayaquileña optaba por visitar los principales balnearios de la península de Santa Elena, sin embargo no era fácil tal visita, puesto que para

llegar a las paradisíacas playas, el recorrido era largo y tedioso pues cruzaban inhóspitos paisajes y su trayecto lo tenían que hacer en caballos o acémilas con alguien que los acompañe y guíe durante el trayecto pero ese recorrido demoraba alrededor de tres días, e implicaba hacer paradas obligatorias en las comunidades asentadas en el trayecto para abastecerse de insumos y descansar; había otro medio más corto en tiempo pero resultaba más oneroso y también tenía su grado de complejidad, pues era por vía marítima a través de gabarras y otros medios más.

Por eso cuando Eloy Alfaro manifestó su firme posición de implantar la red ferroviaria que uniría varias ciudades del Ecuador inmediatamente las principales familias guayaquileñas recolectaron firmas solicitando y respaldando la gestión para que el ferrocarril llegue también hasta las playas de Santa Elena.

Fue así entonces que con más de cien firmas recogidas, un 11 de agosto de 1909 se presentó ante el Congreso Nacional la petición formal para que el gobierno gestione los recursos económicos necesarios para la creación del ferrocarril a la costa, el petitorio fue recibido por los congresistas aunque tuvo pocas firmas, pero esas firmas representaban a las principales y más representativas familias de la urbe Guayaquileña y entre los que firmaron ese petitorio estaban importantes políticos, intelectuales, banqueros, periodistas y demás profesionales importantes de la época tales como: Julio Burbano Aguirre, Juan Illingworth, Francisco García Avilés, Isidro Icaza, Emilio Gallegos Naranjo, Julián Coronel, entre otras importante personalidades que se unieron para el efecto.

Entre los meses de septiembre y octubre el congreso discutió el petitorio y hubo varios puntos de vista diferentes, pues entre las propuestas unos manifestaban que el ferrocarril debería de llegar a Manglaralto, puesto que en ese entonces representaba un puerto internacional donde existía flujo económico y comercial, se manifestó también que llegue a Santa Elena, por ser la capital del único cantón peninsular, se dijo que tenía que llegar a Salinas por ser el punto más distante y donde se comercializaban los miles de quintales de sal para su distribución en todo el país, también se dijo que por presupuesto y distancia se tendría que llevar el ferrocarril hasta Playas y después hacer un ramal hasta Santa Elena, en fin no existía un consenso en cuanto al lugar pero si en lo que se refería a la aprobación de la petición para llevar el ferrocarril a la costa.

Como existía el consenso para la aprobación del petitorio se hizo el respectivo proyecto de ley para que Eloy Alfaro como presidente del Ecuador pueda definir y decidir su aprobación definitiva o no.

Fue un 10 de noviembre de 1909, cuando Eloy Alfaro firmo el decreto en el que aprobaba y autorizaba al municipio de Guayaquil para que se haga cargo de la gestión, construcción y todo lo concerniente a la construcción del ferrocarril a la costa.

Entre los enunciados de los principales artículos Alfaro manifestaba, que el municipio de Guayaquil se haría cargo de la creación de un impuesto al tabaco y aguardiente así también pidió que el municipio de ser necesario cree una junta que se encargue de las recaudaciones y elabore los respectivos planos y procesos para cristalizar el proyecto, teniendo que escoger a una persona con

perfiles idóneos para ser el colector de los fondos, quien se sujetaría a la ley de haciendas en caso de irregularidades en su gestión.

De igual manera Alfaro dispuso que una vez realizado el ferrocarril, el impuesto al tabaco y aguardiente se mantenga pero en esta ocasión a favor del municipio para construir la casa municipal y sus menesteres, dicho esto este decreto fue enviado al presidente del municipio de Guayaquil el Sr. Félix Gonzales Rubio, quien recibió el decreto y dio inicio a la gestión pertinente.

Bajo la dirección del presidente municipal de Guayaquil se creó la junta para la construcción del ferrocarril a la costa, El 27 de diciembre de 1909, tras varias sesiones de concejo se decidió nombrar a los integrantes de la primera Junta y para el 15 de enero de 1910 se había aprobado el Reglamento que regiría las operaciones de la construcción del ferrocarril.

La junta se puso en acción siendo uno de los principales dirigentes el Sr. Julio Burbano Aguirre, quien en compañía de los demás miembros empezó los procesos encomendados a la junta, encontrando su primer problema en el destino, ya que el origen sería Guayaquil pero no había consenso sobre donde se llevaría la estación final pues muchos de la junta creían que llevar el ferrocarril a Santa Elena era improductivo, ya que era grande la distancia y no existía una garantía comercial para su mantención pues solo se hablaba que en épocas de invierno se visitaría por turismo pero que no era suficiente, producto de eso se estableció llevar el ferrocarril mejor a Playas ya que igual era balneario y quedaba mucho más cerca abaratando costos y recursos logísticos.

Ante la insistencia de muchas personas por llevar al ferrocarril a Salinas, existió una propuesta que consistía en que se inicie con un presupuesto y planificación solo hasta Playas, se haga un ramal a Posorja, llegando primero a una estación en San José Amen (Progreso), con la mentalidad de en un futuro extenderse hasta Salinas.

Desde 1910 hasta 1912, se realizaron operaciones y gestiones para implantar y recaudar el impuesto que haría obtener los fondos requeridos para la realización del ferrocarril, pero durante este proceso los medios de comunicación impresa mantenían una presión constante para que se revierta la disposición de llevar el destino a Playas y se lo haga hacia Salinas.

Se leía cotidianamente en los periódicos sobre el apoyo del ferrocarril hacia Salinas y uno de esas voces era la del periodista Manuel J. Calle, quien arengaba con gran entusiasmo y vehemencia en medios públicos sobre la gran estrategia benéfica que sería llevar el Ferrocarril a Santa Elena, pues lo visionaba como un polo de desarrollo turístico, pesquero, minero con el petróleo, yeso y sal, además de la tagua y toquilla, haciendo de esas relaciones comerciales un bienestar para dinamizar las actividades socioeconómicas guayaquileñas.

Como la creación de los planos demoró así como la obtención de los recursos para su construcción, la presión finalmente surgió efecto y a finales del 1912, se toma la trascendental decisión de llevar el ferrocarril a la costa con destino Salinas con un ramal a Playas, ya en 1913 bajo la presidencia del cabildo guayaquileño el Sr. Aparicio Aguirre, se firma declaratoria con el cambio establecido de llevar el ferrocarril a Salinas, así habría dos balnearios disponibles

con una sola gran inversión y eso también ayudaría a contribuir con el comercio de la sal que en ese entonces era un producto prioritario, además se escuchaba de los beneficios medicinales que tenían unos baños termales en Santa Elena.

El grupo inicial que pidió el ferrocarril a la costa se sentía complacido pues finalmente se hizo caso a la petición y el ferrocarril a Salinas era una realidad, sin embargo nacía un nuevo dilema y problema para la junta encargada de la gestión, pues el cabildo guayaquileño había aprobado extender el ferrocarril a Salinas pero no existían los fondos económicos suficientes, pues el presupuesto inicial que ya estaba listo solo implicaba llegar a Playas, por ende se volvió hacer una nueva planificación y elaborar un nuevo estudio y presupuesto, esto llevaría varios años más hasta retomar la realización de seguir construyendo la viabilidad del ferrocarril hacia Salinas.

Se volvió hacer entonces un estimado económico para poner en marcha los trabajos ferroviarios hasta Salinas pero esto tomaría su tiempo ya que inicialmente no existían los recursos todo se basó solamente en estudios para la factibilidad del proyecto.

La junta se encargó de gestionar la obtención de los fondos económicos en varios frentes pero principalmente se buscó al congreso para que pueda brindar los recursos para la extensión del ferrocarril hacia Salinas, exponiendo todos los antecedentes sobre el trámite que hasta el momento había realizado la junta.

El Congreso Nacional ecuatoriano aceptó la propuesta y ofreció los recursos, pidiendo también que la junta se haga cargo de todo lo pertinente para que se cristalice también la creación de muelles y dotar de agua potable a Santa Elena

y así la junta pueda manejar de manera eficiente los recursos para proyectos macros en pos del desarrollo de la península de Santa Elena y sus habitantes.

Aunque se dio por aprobado la petición de la junta del ferrocarril los recursos económicos solicitados no se llegaron a dar por lo que la obra estaba paralizada y solo se seguían realizando estudios y operaciones técnicas de ingeniería especializada en el proceso, es decir mediciones, análisis de suelos, rutas, materiales logísticos entre otros procesos previos al inicio de los trabajos de campo y construcción de los terraplenes.

A pesar de las diferentes cortapisas que tuvo la junta para dar por iniciado el trabajo del ferrocarril a la costa, no se detuvieron sus integrantes, pues aunque se tomaron más tiempo del establecido finalmente se pudo dar por iniciado los trabajos para cumplir con el objetivo trazado para lo cual se habían constituido.

Fue así que finalmente empieza la construcción de los terraplenes con un capital anual de cien mil sucres, que se había recolectado de los impuestos respectivos para el servicio ferroviario, haciendo de la carga su principal servicio y como servicio secundario el servicio de transporte de pasajeros, pero eso solo quedó en papeles, pues en realidad lo que los guayaquileños buscaban cuando decidieron recoger firmas y hacer el petitorio era exclusivamente por servicios sanitarios y de esparcimiento, es decir tener un medio de transporte económico y rápido para poder ir a curarse a las playas cuando hubieran epidemias en épocas invernales, en donde la ciudad se tornaba insalubre, así como también salir a distraerse y hacer turismo en los balnearios peninsulares, por ello durante algún tiempo se lo conoció como el ferrocarril sanitario.

PROCESO DE INSTALACIÓN Y LOGÍSTICA DEL FERROCARRIL EN LA COSTA.

Para iniciar los procesos de estudios y de ejecución se contrató a un equipo técnico de ingenieros entre los que podemos resaltar sus nombres están: Ing. Gastón Thoret, quien se encargó de los primeros estudios y planos para emitir la factibilidad de la ruta, también estuvo en el proceso el Ing. Paul Thor de Koos, quien inició los procesos de implantación de los primeros trabajos en territorio a quien le tocó adiestrar a los obreros en cada una de sus funciones en el trabajo de campo, de igual manera le siguió el Ing. John Claveland, quien en 1914 le tocó dirigir de manera general toda la obra, en cada cierto tramo hacia sus informes dando a conocer a la junta sobre los avances y complicaciones que tenía en el proceso de campo, teniendo como misión levantar puentes, alcantarillas, drenajes, terraplenes y demás aspectos concernientes al avance de la obra hacia la costa.

A pesar de que la mayoría del equipo técnico era extranjero también estuvieron Ingenieros nacionales como fue Saúl Salas, a quien le tocó lidiar con los problemas que se presentaban con los trabajadores ya sean en cuanto a los salarios como a las epidemias, accidentes y decesos que sufría el personal en sus faenas laborables.

La primera etapa se la hizo sin mayores inconvenientes, con todo lo planificado y previsto en el estudio, esta primera etapa llegó a cubrir alrededor de 60 kilómetros, desde Guayaquil hasta San José de Amen (Progreso), esto sucedió a finales del año de 1914, cuando se terminó esta primera etapa, posterior hubo una pausa en las labores hasta recaudar más fondos económicos, en esa pausa

se aprovechó para que los ingenieros le hicieran el primer informe a la junta y esta a su vez informar al cabildo guayaquileño y todos ellos hicieron una visita técnica al campamento establecido en el kilómetro 40, mostrando la funcionalidad y operatividad del tramo realizado y así presionar por más recursos pues el dinero presupuestado se había terminado y se necesitaba de gestionar más recursos.

A pesar de que el primer informe dejó satisfecho a la junta, la junta no podía conseguir el resto de financiamiento para seguir avanzando la obra, por tal motivo esta obra pasó a estar otra vez en espera, para ello el Sr. Julio Burbano ya no estaba liderando la junta por lo que se había dedicado nuevamente a sus labores cotidianas de banquero como dueño del Banco Territorial; tiempo después de que no se encontraba avanzar con la gestión ferroviaria y al ver que los meses avanzaban y no se conseguía los recursos la junta decide hacer la petición a don Burbano para que vuelva a liderar la junta y así aprovechar sus nexos bancarios para que la banca privada pueda financiar los fondos económicos necesarios para continuar con el trabajo.

Don Julio Burbano Aguirre después de meditarlo y ver que la obra no avanzaba nada, ya que estaba totalmente paralizada y los años pasaban, decidió presidir otra vez la junta, para ello hizo un plan de financiamiento aprovechando sus nexos bancarios, es así que ya como director de la junta hace una reunión con los dueños de los principales y más representativos bancos de la época y les propone financiar lo que restaba del ferrocarril a la costa a cambio de los ingresos futuros que se tendría por el impuesto al tabaco y aguardiente los

mismos que iban a ser depositado y retenidos en los bancos del convenio a fin de ir saldando los créditos más los intereses que se aplicaría para el financiamiento del ferrocarril.

Aquella junta bancaria conoedora de la seriedad y ética moral de don Julio Burbano acceden a la petición y se decide hacer los depósitos en los bancos llamados Comercial y Agrícola una vez teniendo los recursos se agilitó los trámites y nuevamente Don Burbano Aguirre le da el dinamismo y avance de la obra que tanto necesitada de ser retomada en su gestión y proceso, entonces nuevamente se inicia los trabajos para seguir con el objetivo de llevar el ferrocarril a Salinas, pero para esto ya era el año 1919, por lo que Burbano inicia el trabajo de manera acelerada, haciendo las negociaciones para adquirir los equipos ferroviarios.

De igual manera Burbano aprovechó sus relaciones gubernamentales puesto que había sido senador, empezando a gestionar con el congreso la asignación de una partida presupuestaria anual adicional al impuesto del tabaco, esto serviría para la compra de las respectivas locomotoras y tenerlas operativas para cuando esté listo la red ferroviaria,

La junta del ferrocarril, empezó a realizar las respectivas cotizaciones a finales de 1919 y fue en 1920 que se tenía previsto hacer la compra de las mejores locomotoras y equipos ferroviarios destinados para el ferrocarril a la costa y entre esos equipos se trajo de una casa alemana los ferrocarriles a vapor marca Henschel&Sohn, de Kassel, que eran los mejores de la época, así también se hizo un pedido de equipo de rieles a Bélgica.

Pero recién en 1922 un enorme barco con el nombre de “Radamés”, de la empresa alemana Kosmos, traía los materiales ferroviarios, esto fue todo un acontecimiento ya que a partir de la llegada de ese material muy pronto ya se vería funcionar el ferrocarril que se los esperaba con muchas ansias.

Los medios de comunicación cubrían paso a paso las actividades sobre los trabajos que se realizaban a favor del ferrocarril, por ello la llegada del nuevo material y la puesta de rieles en los caminos ya listos para ello fueron noticias principales durante esos días.

Julio Burbano como presidente de la junta hizo varios cambios en el personal y entre esos cambios escogió al Ing. Quiteño Saúl Salas quien ya tenía los conocimientos técnicos adquiridos en Estados Unidos, para que haga cargo de la construcción que faltaba para completar el tramo hasta Santa Elena, este cambio lo realizó debido a que Burbano vio el dinamismo con que trabajaba Salas y era lo que se requería en la atrasada obra.

Y fue el ecuatoriano Saúl Salas quien tuvo la difícil misión de terminar el tendido junto a los puentes que faltaban, pero Salas no se amilano y trabajó fuerte de manera técnica y meticulosa para cumplir con los plazos establecidos, pues a finales de 1924 tenía que entregar la obra, entre sus principales logros estuvo el hecho de haber construido los puentes sobre el estero Salado y Chongon, que se veía bastante complicado por la sinuosidad del terreno.

Para 1924, la junta había gastado alrededor de un millón cuatrocientos mil sucres, solamente en terraplenes pues ya se había llegado a Santa Elena,

faltando solo hacer trabajos complementarios y de pruebas técnicas para poner a rodar los ferrocarriles.

Una vez que se veía bastante avanzado la obra la junta se reunió nuevamente para tomar decisiones importantes como la compra definitiva de las maquinarias para la habilitación de los recorridos del ferrocarril para la trasportación de pasajeros y de carga, la junta en ese entonces estaba integrada por el Guayaquileño Julio Burbano como presidente y el peninsular Aurelio Carrera Calvo como Vicepresidente, además de ellos estaban los vocales, entre ellos Alfredo Baquerizo Moreno, Francisco de Icaza, Felipe Avellán, y Rogelio Benítez entre otros, así también el comisionado por la municipalidad de Guayaquil estuvo el Dr. Juan Cortez García.

Esta junta decidió comprar maquinarias ferroviarias para iniciar los recorridos comprando dos locomotoras con motor marca Eagle, eran las mejores de entonces y la carrocería la realizaron en Estados Unidos, además se compró 6 carros plataformas, un chasis para inspecciones y dos carros grandes para pasajeros.

INICIOS DE OPERACIONES DEL FERROCARRIL

Mediados del año 1925 la enrielladura estaba llegando a Santa Elena, sin embargo la llegada del ferrocarril demoraría un año más, pues se tenía que hacer pruebas de recorrido, así también realizar exhaustas pruebas de rendimiento y soporte de los puentes, además se tuvo que verificar los lugares de difícil acceso y todo esto se los hacía en compañía de los periodistas de varios medios de

comunicación como principales veedores del proceso y fueron precisamente los periodistas quienes se encargaron de llamar a un tramo del recorrido con el denominativo de “nariz del diablo”, a un sector cercano a Chongon en el kilómetro 22 vía a la costa, pues ese lugar tenía una curva y un puente sobre el estero que era bastante peligro como tedioso al cruzarlo, pues justo por ese sector los durmientes eran irregulares e inestables y provocaba que el ferrocarril sufriera balanceos y movimientos bruscos, por ello copiaron el nombre de cómo se conocía al tramo del ferrocarril en la sierra ecuatoriana.

Cabe mencionar que durante los últimos años también se tuvo inconvenientes con la mano de obra, ya que los trabajadores del ferrocarril sufrieron enfermedades y epidemias propias de las inclemencias del tiempo y el lugar donde estaban construyendo las vías ferroviarias, esto hacia también retrasar el trabajo ya que se tenía que atender al personal en cada uno de sus requerimientos de salud, aunque existieron otras paralizaciones que no eran por razones de salud sino por causas económicas pues pretendían alzas salariales en cada año de trabajo o había retraso en los pagos que se hacía al personal que laboraba.

Aunque se tuvo varios retrasos los trabajos avanzaban lentamente pero avanzaban y una vez puestos todas las enrielladuras desde Guayaquil hasta Santa Elena, también se realizaron las estaciones donde el ferrocarril se abastecía de insumos, de carga y pasajeros para continuar con el recorrido.

Para finales de 1925 el ferrocarril ya llegaba hasta la estación de Cerecita, progreso y la de Zapotal, solo faltaba pocos trabajos para finalmente poder

terminar el recorrido hasta Santa Elena, ya que a La Libertad y Salinas demoraría unos años más.

Sin embargo a inicios de 1926 aparecía un nuevo inconveniente antes de que llegara el ferrocarril a Santa Elena, ya que las primeras vías creadas necesitaban mantenimiento debido a que ya pasaban de diez años desde que se habían instalado, siendo el clima, el tiempo, así como su uso habían hecho que se necesite cambios de durmientes y mantenimiento de rieles para el efectivo traslado del ferrocarril hasta llegar a su destino en la península.

Hasta que finalmente el 26 de septiembre de 1926, bajo la dirección del gobierno central, quien pensaba que por la parte de inversión que el gobierno hiciera, tenía que administrarlo creyendo que sería lo suficientemente rentable para las arcas gubernamentales, por lo que la junta quedó relegada a un segundo plano, pasando a ser netamente como un ente coordinador y veedor; como la mayoría de los miembros de la junta no estuvo de acuerdo en esta resolución del gobierno optó por crear un nuevo grupo para procurar la inversión en caminos estables para automóviles y buses compitiendo con lo que alguna vez fue su esfuerzo.

Con todos inconvenientes se inauguró un primer proceso del ferrocarril porque si bien es cierto el objetivo era Salinas, pero ya se había llegado a la capital del cantón que era Santa Elena y ese era un logro mayor pues las personas internamente ya se trasladaban en otros medios así como se sabía que ya estaba cerca de ser terminada la vía hasta Salinas sin saber que eso se tomaría otros diez años más.

Es así que en voces y memoria de varios ancianos que en aquel tiempo eran niños y jóvenes aun reposa la imagen de aquel día festivo cuando con algarabías y música de banda se esperaba llegar el primer ferrocarril a la capital Santaelenense, ese día la península se vistió de fiesta para recibir el ensordecedor pitar del primer vapor ferroviario, pues llegada después de recorrer las estaciones de Chongon, Cerecita, Progreso, Villingota, Zapotal y Baños Termales de San Vicente para finalmente arribar a Santa Elena.

Los medios de comunicación no se hicieron esperar y era primera plana en medios escritos de manera especial en los guayaquileños pues se habría una oportunidad económica de vacacionar en las playas peninsulares así como ver posibilidades de negocios; uno de los principales negocios que se vio beneficiada fue el negocio de la sal pues con el ferrocarril se habría otro medio de transporte ayudando a cubrir la demanda que en ese entonces se requería en el país entero.

Los costos de transportación en ferrocarril de aquel entonces eran los siguientes:

Guayaquil – Chongon, 4 sucres

Guayaquil – Cerecita, 8 sucres

Guayaquil – Progreso, 11 sucres

Guayaquil – Villingota, 13 sucres con 50 centavos

Guayaquil – Zapotal, 15 sucres con 50 centavos

Guayaquil – Baños Termales, 19 sucres con 50 centavos

Guayaquil – Santa Elena, 23 sucres

Estas tarifas estaban dadas para épocas invernales (temporadas altas) y en verano las tarifas bajaban alrededor del cincuenta por ciento.

Además del ferrocarril se brindaron servicio de alquiler de autoferros tipo expresos, con capacidades desde 5 hasta 40 pasajeros, cuyos precios eran diferenciados dependiendo del lugar a donde iban y de la cantidad de personas.

Entre esos recorridos uno de los preferidos por la urbe guayaquileña era la de Baños Termales de San Vicente, pues su fama de que en ese lugar existían las aguas milagrosas que curaban varios males del cuerpo había crecido, por ello se volvió un lugar muy visitado y la gente con enfermedades corporales tenía la imperiosa necesidad de establecer un punto de estación para llevar y recoger pasajeros de este lugar.

Los primeros 4 años de funcionamiento del ferrocarril hacia Santa Elena, funcionaron de excelente manera, pero a partir del año 1930, comienzan las anomalías, pues desde la misma estación inicial en Guayaquil, se notaban varias anomalías, ruidos, inseguridades, peligros constantes para quienes vivían cerca de aquella estación; así también en el trayecto de la vía se tenía que cambiar frecuentemente los durmientes y rieles dado que las inclemencias del tiempo, clima y lluvias hacían que se deteriora gran parte de la red ferroviaria; los puentes que estaban creados en todo el trayecto de la vía eran los que necesitaban mayores mantenimientos y recambios de las estructuras que estaban echa en

su mayoría por madera, por ello años más tarde la mayoría de estos puentes fueron cambiados por estructuras metálicas, pues eran de mayor resistencia y estabilidad aunque un poco más costoso pero necesitaban de menos recursos en la realización de mantenimientos.

La gente de mayores recursos económicos empezó a optar por viajar en autocarriles y autoferros de lujos, pues era un servicio privado e iba directo al destino sin mayores paralizaciones, además que los autos de aquel entonces se podía cambiar los tipos de neumáticos es decir de las llantas de fierro por las de caucho y así solo cambiaban las llantas y los vehículos podían circular sin problemas dentro de los lugares a donde viajaban.

Tiempo después de que el ferrocarril llegara a Santa Elena, igual la gente empezó a reclamar que se construya la vía hasta donde se había proyectado inicialmente, pues el destino era Salinas balneario a donde querían llegar los guayaquileños, pero esto tomaría varios años por que los recursos no eran suficientes y las proyecciones de ingresos económicos por la venta de pasajes no cubría las expectativas de retorno del capital económico.

Pero a pesar que las expectativas económicas no eran las deseadas, se decidió llevar el ferrocarril hasta Salinas creyendo que la afluencia turística a este importante balneario iba a tener un crecimiento sustentable y solo así podían incrementar los ingresos por rubros de pasajes, de igual manera también se planificó una estación en La Libertad, parroquia que estaba despuntando en la parte comercial por el flujo de gente que había en el puerto libértense y por la dinamización de la economía que estaba causando el petróleo en la Península.

Entonces la construcción de los terraplenes empezó a darse hacia La Libertad y Salinas pero de manera muy lenta ya que tenían que sacar recursos económicos de otros lados por que el ferrocarril a Santa Elena no abastecía para hacer tales inversiones.

Hasta que finalmente al inicio del año de 1934 el ferrocarril llega hasta La Libertad, teniendo como primer jefe de estación a el Sr. José Chávez Uquillas, y la estación fue ubicada en lo que hoy se conoce como Centro Comercial Buenaventura Moreno, pues también en aquel entonces en ese espacio se manejaba una gran área comercial y además estaba a poca distancia del muelle para de manera estratégica poder incluirse en ese dinamismo económico que manejaba La Libertad.

Los trabajos siguieron su marcha pues el objetivo final era Salinas, se empezó a enrielar el tramo que ya estaba previsto desde que se hizo el estudio, pero esto demoraría 2 años más, aunque la distancia de La Libertad a Salinas era corta, alrededor de 15 kilómetros, los problemas económicos nunca se solucionaron, aun así se instauró una nueva y última estación del ferrocarril que esta vez estaba ubicada en el terminal final del recorrido ferroviario pues se lo realizó al finalizar el barrio Bazán en Salinas, en donde posteriormente en el año de 1960 funcionara la renombrada escuela Eloy Alfaro en homenaje a el precursor del ferrocarril y en la actualidad es ocupada por el Club de Leones de Salinas.

Cuentan las voces de quienes vivieron aquel momento que se vivió una fiesta, una algarabía que trascendió a nivel nacional pues el tan esperado proyecto del ferrocarril a la costa que fue firmado a través de un decreto del extinto presidente

Eloy Alfaro Delgado 37 años atrás, por fin se hacía realidad y aunque pasaron muchos años para su culminación finalmente pudo darse el 5 de octubre del año 1936.

Para aquel día se preparó una enorme fiesta pues para su inauguración llegó el presidente ecuatoriano de ese año el dictador Federico Pez con su esposa y casi todos sus ministros, quienes se hospedaron en los hoteles más lujosos y elegantes del momento como el Tivoli y el Majestic; para el evento formal también estuvieron el Sr. Florencio Yagual, presidente del municipio de Santa Elena, además fueron invitados otras personalidades tales como el Sr. Digno Núñez, el General Enríquez Gallo, quien fuera presidente de la republica el año siguiente por un golpe de estado.

Entre alborozos y alegrías la fiesta del ferrocarril consistió en desfiles estudiantiles, enormes arreglos y arcos florales en las vías principales de Salinas por donde pasaría la comitiva, también se contrató para la fiesta y baile a la banda del batallón Chimborazo y la orquesta Mestanza, fue una fiesta nacional celebrada en la parroquia Salinas y en toda la península de Santa Elena.

Fue así que en ese día hizo su arribo a la estación de Salinas la locomotora Henschel&Sohn., ante la mirada de cientos de ciudadanos que se aprestaron junto a la estación para ser testigos y guardar en sus memorias tan importante evento como fue la llegada del ferrocarril a Salinas.

El 5 de octubre 1936 también fue declarada como fecha cívica cantonal, por ellos durante varios años consiguientes se conmemoraba y celebraba esta fecha en recordación a la llegada del ferrocarril a Salinas.

La vía férrea tuvo una extensión de 152 kilómetros desde su estación inicial en Guayaquil. Hasta su estación final en Salinas, en su trayecto pasaba por muchos puentes grandes, medianos y pequeños, tuvo varias estaciones y ramales, llegó a tener entre su inventario 5 locomotoras a vapor, ocho coches de pasajeros, para más de 300 pasajeros, 23 vagones para carga con capacidad de 200 toneladas 16 autocarriles para el servicio expreso de pasajeros y carga, su funcionamiento era de manera continua, en los siguientes años tuvo recorridos periódicos y solo se paralizaba en los días en que se tenían que hacer grandes adecuaciones, mantenimientos o arreglos en los puentes.

En los días posteriores a su inauguración el ferrocarril era toda una aventura para quienes se decidían a viajar sobre las rieles hacia la costa, pues también era motivo de crónicas y reportajes periodísticos ya que el recorrido completo hacia Salinas se complementaba con la cobertura de las actividades turísticas de salud en Baños de San Vicente o de relax y esparcimiento en los balnearios de Ballenita o Salinas, lugares que eran preferidos por los guayaquileños para vacacionar.

Una año después de la culminación del ferrocarril a la costa y su grandiosa inauguración, existió en el país un golpe de estado y es así que en 1937 el general Enrique Gallos, tomó posesión del estado y entre sus primeros decretos fue institucionalizar al ferrocarril como parte del estado ecuatoriano, por ende

estaba bajo la administración estatal creándose un organismo exclusivo para su administración.

Cuando se le pregunta a varias personas que vivieron y viajaron en esa época del ferrocarril vienen a sus mentes aquellos recuerdos cuando el pito humeante señalaba la partida o llegada del ferrocarril a una estación y entre esas voces que recuerdan la trayectoria de sus viajes encontramos a un comerciante que tenía por nombre Norberto, quien vivió la época de auge del ferrocarril y que nos narra su travesía rumbo a la costa, diciéndonos lo siguiente:

...“eran los años 40, junto al colegio Vicente Rocafuerte, estaba ubicado la estación de partida del ferrocarril que salía hacia la costa y mucha gente compraba boletos directos a Salinas porque ansiaban llegar a relajarse en las mansas aguas de ese balneario, habían otras personas que su parada era Baños termales ya que buscaban seguir con un tratamiento medicinal, también varias personas optaban por quedarse en otras estaciones ya que iba a visitar familiares o hacer compras de alimentos y frutas que daban en el sector, tales como cañas de azúcar, sandías, choclos, entre otros alimentos, recuerdo claramente ese olor a campo de la mañana emanado por los árboles que habían en el trayecto inicial, los fuertes pitidos constantes que hacia la locomotora iba despertando a los pobladores que vivían cercano a las estaciones en donde ya habían más pasajeros esperando con ansias el ferrocarril para abordarlo y viajar hacia la costa, era vibrante la sensación al pasar por los puentes altos y sentir el sobresalto de los otros pasajeros cuando existían movimientos bruscos por los durmientes irregulares, recuerdo también que pasábamos por un sector llamado

la lagartera por la cantidad de lagartos que se podían apreciar y que salían huyendo del ferrocarril en los manglares por donde atravesaba la vía cerca de Chongón, pasando ese lugar también se dejaban ver por la vía, guantas, guatusas, venados, tigrillos de monte, ardillas, entre otros animales que al paso de la locomotora corrían presurosos a ocultarse...

...Ya en Progreso el ferrocarril se estacionaba unos minutos para abastecerse de varios insumos pues era casi la mitad del recorrido, habían transcurrido alrededor de 2 horas de camino y la gente también aprovechaba para comprar alimentos que muy baratos se vendía en esa localidad, una vez que se habían subido todos los pasajeros nuevamente el pitido hacia saber que ya estaba saliendo para continuar con el recorrido y nunca faltaba algún pasajero que corría para alcanzar la locomotora y subir de manera casi rápida en el andar del ferrocarril, también a los costados estaban los niños acompañados por sus familiares, que alegremente saltaban y miraban el ferrocarril imitando el pitido y alzando las manos en señal de despedida y así dejábamos atrás esa importante estación para volver a concentrarnos en el maravilloso y tupido paisaje, pero una vez pasadas las estaciones de Villingota y Zapotal, estaban los cerros del lado izquierdo del vagón, cerros que la gente miraba gustosa porque decían que se parecía a un muerto acostado aunque yo no veía el parecido, pasando los cerros cambiaba el paisaje pues era más despejado con menos vegetación pero con más aire y fresca como sintiendo ya el benigno clima de la península de Santa Elena...

...Una vez que llegábamos a la estación de Baños Termales, había gran movimiento pues mucha gente se bajaba allí y otra cantidad se subía, era un lugar bastante visitado por su balneario de aguas termales y un barro curativo que la gente incluso llevaba en recipientes para seguir con el tratamiento en sus casas, luego seguíamos hasta Santa Elena una ciudad pequeña pero muy bonita con una iglesia que llamaba la atención, la gente bien amable nos saluda al paso del ferrocarril, en poco tiempo estábamos ya en el puerto de Libertad y ahí nos estacionábamos varios minutos más pues era una estación comercial ya que existían diferentes puestos de abastos, la gente bajaba con mercadería y muchos vendedores también nos ofrecían varias cosas útiles para el viajero y turista que iba a Salinas, los vendedores voceaban que le compren zapatillas, toallas, jabones, sombreros y hasta retratos en fotografías nos ofrecían, después de continuar con nuestro recorrido con más de ocho horas de viaje, llegamos finalmente a Salinas un lugar paradisiaco con bonitas playas y palmeras, en donde la gente que tenía altos recursos llegaba en autocarriles en mucho menos tiempo, se hospedaban en grandes hoteles frente a la ensenada de Chipipe, yo buscaba las casas de hospedaje que había en el barrio San Lorenzo, pues eran más económicas y a mi parecer eran más cómodas y con privacidad sin tener que estar siendo vigilados por guardias y recepcionistas de los hoteles grandes, una vez instalado en mi habitación salía a caminar por la playa frente a la hielera la polar, allí aprovechaba para entregar mis periódicos, revistas y libros que llevaba a comercializar a la cálida gente que vivía y visitaba Salinas el balneario de mis ensueños, donde encontré a la mujer que me daría a mis hijos y que haría

que me quede a vivir para siempre en este paraíso terrenal que se conoce como la península de Santa Elena...”

Voces y memoria como la de Norberto existen muchas, que yacen dormidas en los recuerdos, historias de amor, de negocios, de nostalgias, de encuentros de despedidas y demás historias que en su mayoría han desaparecido quedando en el olvido, así también desapareció y quedó en el olvido el ferrocarril a la costa después de varios problemas que no encontraron solución por más que se intentó mantener el servicios ferroviario tuvo que suspender sus actividades después de varios intentos de mantenerlo.

DECADENCIA Y SUSPENSIÓN DEFINITIVA DEL FERROCARRIL DE SANTA ELENA

El ferrocarril demoró más de 36 años en llegar de Guayaquil a Salinas, pero la duración de los servicios fue solo de 14 años, ya que los costos de operación y mantenimiento superaban a los ingresos que se obtenían esto se dio por que las proyecciones dadas no surgieron efecto pues el turismo en Salinas se mantenía solo con los visitantes de clase social alta que preferían llegar al balneario en sus propios automóviles y en cuanto a la parte comercial quien manejaba el mayor flujo de traslado de la sal y petróleo era el muelle de La Libertad.

Además saltaban a la vista problemas de servicios y de logísticas, ya que el deterioro de la vía férrea causaba que los vagones del ferrocarril constantemente se descarrilen, por ello se cuentan anécdotas de que los pasajeros tenían que

bajarse a ayudar a montar el vagón, aunque los pasajeros lo tomaban de buena manera y como experiencia anecdótica, pero eso no tenía que suceder pues denotaba el mal servicio que se empezaba a brindar.

La gente cada vez viajaba menos cuando los accidentes se volvieron más frecuentes y en mayor escala ya que después no solo hubo descarrilamiento sino también choques, incendios, colapsos de puentes entre otros accidentes que hacían que las personas ocupen en mínima cantidad los servicios del ferrocarril o viajen por otros medios.

Los rieles estaban oxidados, los durmientes en muy mal estado, la vía en varios tramos estaba socavada por las frecuentes lluvias en épocas invernales, todo eso causó que finalmente existiera una desgracia mayor pues la gente no olvidó durante muchos años el colapso que sufrió un convoy ferroviario al pasar el puente el Salado, hubo muertos y heridos de gravedad, pues viajaban muchas personas que en la mañana salían a sus jornadas laborales.

Aunque se pudo superar ese primer accidente, los mantenimientos posteriores no eran suficientes y los equipos ferroviarios iban en crecido deterioro, para aquel entonces el gobierno estaba a cargo de la administración del ferrocarril y constantemente retrasaban los pagos por lo que el personal trabajaba con desánimo.

Finalmente el accidente que conmocionó e hizo que se paralizaran temporalmente los servicios sucedió en junio de 1950, hubo un choque entre un ferrocarril y un autoferro por una descoordinación humana, en una curva cerrada

donde ninguno de los dos pudo evitar el choque haciendo que explotaran los vehículos y mueran muchas personas de manera carbonizadas, los medios de comunicación cubrieron el evento y pronto todo el país sabía el hecho, hecho que provocó que el gobierno despidiera a muchos trabajadores, con lo que se suspendió los servicios temporalmente, pero ese cierre tiempo después fue definitivo.

Meses después se reabrió la vía con escuetos arreglos, pero como la gente ya desconfiaba mucho casi no viajaba por lo que los servicios en su mayoría solo eran para transporte de carga y encomiendas.

También se sumaron los problemas con los trabajadores, pues demandaban de beneficios y como sabían que el ferrocarril podría desaparecer optaron por demandas laborales para tener los amparos necesarios en caso de quedarse sin trabajo.

La escasez de pasajeros hacía que las pérdidas anuales llegaran a más de un millón de sucres, por lo que cada vez se volvía una pesada carga mantenerlo y la salida era el cierre definitivo de los servicios que brindaba.

Pero sobre todo lo que terminó de matar al ferrocarril a la costa fue la aparición del automóvil que desde años atrás venía ganando espacio y la gente optaba por viajar de manera más rápida, cómoda y segura en sus propios autos, para ello la carretera inicial se había establecido junto a la del ferrocarril, pasando por las mismas estaciones, luego vinieron los buses con lo cual ya el ferrocarril no tenía pasajeros pues la gente de manera más económica viajaba en los buses que

tardaban algo más de dos horas y media, comparado con las más de seis horas ferrocarril pues la gente se abalanzó a utilizar los servicios de buses, Chivas y automóviles, por ello el estado decidió invertir en la creación de una carretera estable para impulsar ese servicio y terminar con los rubros que subsidiaba a los costos del ferrocarril.

El 28 de octubre de 1953 se toma la decisión de suspender el servicio y ese día el ferrocarril hizo su último viaje a Salinas, llevando escasos pasajeros y carga, la gente de las poblaciones donde pasaba el ferrocarril sabía que en cualquier momento podía desaparecer pero no sabía que aquel día el pitido ferrocarrilero que los había acompañado por varios años, sería su última vez, pues si la gente hubiera sabido quizá se hubiera parado a los costados de la vía a darle la despedida como una vez le dieron la bienvenida.

Aparentemente era una nueva suspensión temporal, mientras se resolvía los problemas económicos, pero en esas semanas se hicieron varias gestiones para conservar el ferrocarril, pues un grupo de guayaquileños por sentimentalismo y simbolismo que representaba el ferrocarril, hicieron campañas y visitas a varias instituciones para tratar de persuadir a que inviertan en el mejoramiento de las vías como maquinarias y así volver a tener el servicio en óptimas condiciones, por ello buscaron primero a la empresa privada, pero no les interesó la propuesta pues ellos habían invertido en vehículos para sus menesteres.

No contento con las gestiones hechas en Guayaquil, el grupo de guayaquileños procuraron la visita a el presidente de la republica que en aquel entonces era Velasco Ibarra, para que entregue la administración del ferrocarril a la Junta de

mejoras y Obras públicas de la península de Santa Elena, después del petitorio y análisis el presidente firmó el decreto el día 16 de marzo de 1954, cediendo a la junta todos los activos y pasivos del ferrocarril de la costa para que sea esa institución la que se haga cargo de todo lo concerniente al proceso de restauración y habilitación del ferrocarril.

Esa última gestión abría una pequeña esperanza de mantener el ferrocarril promoviendo la idea de que la junta en su administración ferroviaria a la costa instaure a través de órganos regulares que la trasportación de la sal solo se lo haga solo por red ferroviaria y así podía mantener los costos operativos que se requería para su mantenimiento, se realizó una comisión para su análisis, elaborándose proyecciones sobre los costos de restauración, operación, inversión, logística y mantenimiento resultando millonaria la propuesta de inversión que se tenía que hacer por eso el análisis indicó que aunque se transporte todo el cargamento de sal para abastecimiento del país entero, no era suficiente pues igual iba a ver pérdidas y que no se especuló con la trasportación de pasajeros por que ya estaba plenamente operativa la industria del transporte terrestre y ese era el medio de preferencia para los usuarios por costo y rapidez.

Una vez que la junta se dio por rendida, pues nada se pudo lograr hacer por mantener la permanencia del ferrocarril, se agotaron todas las gestiones, pero ya no se podía esperar más, pues estaba costando mucho mantener el cuidado y vigilancia de la vía férrea así como las respectivas estaciones, finalmente la junta tuvo que tomar una decisión y lo puso a votación de todos sus miembros,

tal votación tuvo cinco votos a favor de que se cierre el ferrocarril y dos votos se abstuvieron por lo tanto se declaró el cierre definitivo.

Un 23 de abril de 1954, el gobernador del Guayas Julio Hidalgo, ordena levantar definitivamente los rieles y los durmientes que estuvieran en buen estado, pues esas piezas serian vendidas para con la recaudación económica poder pagar las respectivas indemnizaciones a los trabajadores y también invertir en mejoras del carretero actual y se pensó también en llevar un carretero desde Guayaquil hasta Manglaralto, los equipos y motores ferroviarios que estaban en mejor estado fueron cedidos a la empresa de ferrocarriles del gobierno para ser instalado en otras rutas y con ello dejar totalmente desmantelado el patrimonio de lo que una vez fue el ferrocarril de la costa.

Fue así que en los días siguientes con la disposición tomada por el gobernador de aquel entonces, se veía cuadrillas de trabajadores haciendo el levantamiento de los rieles y durmientes, ante la mirada entristecida de quienes vivían cercanos a la vía ferroviaria, en las estaciones también sacaron los muebles y demás menesteres que servían para la atención del cliente.

Varias personas que pasaban por la vía en automóvil, veían como levantaban los rieles que alguna vez transitaron ellos, unos a favor comentaban que ya era hora que se termine el ferrocarril, otros con nostalgias opinaban que debía de haber seguido funcionando; una vez que se levantó todo, la carretera de Guayaquil a Salinas tomo su lugar, pues esta carretera se volvió muy transitada y cada vez requería de espacio ya que habían más automóviles y buses que coparon inmediatamente todo el servicio tanto de traslado de pasajeros como de

carga, encomiendas y correo, la carretera se volvió tan imprescindible que hasta la actualidad es el principal medio para la conectividad comercial y turística de Guayaquil a Salinas.

Pasaron los años y con cada año se borra más memoria de lo que un día fue la principal novedad de la costa, lo que hizo mover a un presidente de la república con toda su comitiva para su inauguración, se olvidó celebrar cada 5 de octubre como se lo hacía antes, ya no quedan huellas de la red ferroviaria, solo queda una testigo en silencio, que está abandonada por las autoridades sin saber que es una joya arquitectónica patrimonial, está en el barrio donde fue creada, cubierta de polvo y olvido deteriorándose cada vez más, con sus ventanas y puertas cerradas, pero ahí se ha mantenido firme como esperando volver a ser visitada para contar sus recuerdos y sus anécdotas que yacen dormidas en los piélagos perdidos de su historia, esa joya arquitectónica patrimonial es la última estación que se creó, la última estación del recorrido, la última estación que guarda la memoria de lo que un día fue y que hoy está cedida al Club de Leones Salinas, esta estación llamada Eloy Alfaro, está ubicada en el barrio Bazán del Cantón Salinas en la provincia de Santa Elena.

Así se cierra otro capítulo de la historia de Santa Elena, historia de la que hemos hecho un relato documental, para dejar como legado literario las “**voces y memoria del ferrocarril en Santa Elena**”, para que sea aprovechado como un documento escrito que pueda ser utilizado como una estrategia comunicacional del ferrocarril y su incidencia en la recuperación de la memoria social y cultural de los habitantes de Santa Elena.

BIBLIOGRAFÍA

Viñar, MarinUlriksen

Memorias fragmentaciones y responsabilidades (2001)

Vickhan, James Fentress Chris.

Memoria Social (2003)

Ulriksen, Maren.

Memoria Social fragmentaciones, responsabilidades (2001)

Senplades

Atlas de las desigualdades socio económicas del Ecuador (2013)

O. Sullivan, Jeremiha.

La comunicación Humana, grandes temas contemporáneos de la comunicación (1996).

James Frentes, Chris Vickhan.

Memoria Social (2003).

Colmerio José F.

Memoria Histórica e Identidad cultural, de la postguerra a la postmodernidad (2005).

Abatedaga. Nidia.

Comunicación Epistemológica y metodológica para comunicarnos por consenso (2008).

Senplades.

Plan Nacional del Buenvivir (2013)

Constitución de la república del Ecuador (2008)

Eduardo Estrada Guzmán en su investigación “El Ferrocarril a la Costa

Alejandro Guerra Garcés “Apunte para la Historia de la Península tomo II,

Guía histórica de Guayaquil, por Julio Estrada Ycaza,

Revista la Nariz del diablo fascículo número 34,

Diario El Universo del 10 de Julio del 2008 con el título “El Tren de ésta ciudad a Salinas”,

ANEXO N. 1

EVIDENCIA DE SALIDA DE CAMPO.

Entrevista con representantes de instituciones inherentes al tema.

Licenciado Gervacio Figueroa: Maestro y Vicepresidente de la comuna Baños de San Vicente.



Licenciada: Paulina León. Directora de Turismo de la Provincia de Santa Elena.



Psicóloga educativa: Susana Gómez Jurado.

Directora Provincial de Cultura. (Provincia de Santa Elena).



Psicóloga: Susana Gómez Jurado dando declaraciones.



ANEXO N 2:

Evidencia de Salida de campo a lugares específicos donde funcionarios las estaciones y recorrió el Ferrocarril.

Estación del Ferrocarril en Salinas, ubicada en la Av. 7 Jaime Roldós Aguilera y calle Leonardo Avilés



La edificación en su parte frontal, se encuentra casi intacta.

La boletería, se mantiene aún sin modificaciones.



La estación de Salinas vista desde varios ángulos



La estación de Salinas es ocupada actualmente por El Club de Leones.



La estación N 2, estuvo ubicada en los exteriores donde actualmente funciona el centro comercial Buena ventura Moreno.

La plaza del Centro Comercial Buena Ventura Moreno: Estación del Ferrocarril



En este lugar específicamente se ubicó la estación de la libertad



Otra estación del ferrocarril fue la que estaba ubicada en la comuna de Baños de San Vicente.



Estación del Ferrocarril en los baños de San Vicente, ubicada donde actualmente funciona Seguro campesino del IESS en esa localidad.



Lugar de la estación vista de otro ángulo.



Después de salir de la estación de San Vicente, pasaba por el domicilio de Don. Paulino Borbor, justo por el ramal que vemos al fondo



El siguiente paso era pasar por el puente que se encuentra a escasos metros del domicilio del señor antes mencionado



Las bases del puente se encuentran todavía firmes en el mismo lugar.



El puente de San Vicente visto de varios ángulos.



Don Paulino Borbor, en el puente del ferrocarril





UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

FORMATO DE SONDEO DE OPINION

Encuesta dirigida a los habitantes de la provincia de Santa Elena, de 20 a 30 años

Marque la opción que estime conveniente

1.- ¿En qué cantón reside usted?

Salinas

Libertad

Santa Elena

2.- ¿Qué edad tiene?

..... AÑOS

3.- ¿Cuál de estos, fue el primer medio de transporte terrestre entre Guayaquil y Salinas?

Autobuses

Ferrocarril

4.- ¿sabía usted que en la provincia de Santa Elena, existió el servicio de Ferrocarril como medio de transporte?

SI

NO

5.- ¿Le interesa conocer la historia del primer sistema de transportación terrestre que comunicó a Guayaquil con Salinas?

Mucho

poco

nada

6.- ¿Considera importante que la sociedad peninsular conozca cual fue el primer medio de transporte terrestre entre Guayaquil-Salinas?

Muy importante

poco importante

no es importante

