

## **ANTIGUAS INDUSTRIAS DE LA PROVINCIA DE IMBABURA Y SU ACTIVACIÓN COMO RECURSO TURÍSTICO OLD INDUSTRIES OF THE IMBABURA PROVINCE AND THEIR ACTIVATION AS A TOURISM RESOURCE**

JAIME ALEJANDRO ITURRALDE VALLEJOS<sup>1</sup>

*Facultad de Dirección de Empresas*

*Universidad Regional Autónoma de los Andes. Ibarra, Ecuador*

### **RESUMEN**

El presente estudio busca dar a conocer el patrimonio industrial que ha sido puesto en valor turístico en la provincia de Imbabura – Ecuador. Este patrimonio está constituido por el Tren de la Libertad, la Fábrica Textil Imbabura y el Ingenio azucarero San José que en el pasado cumplían una función industrial y hoy en día son usados como recursos turísticos. El tema es relativamente nuevo en el Ecuador debido a que no se conoce a este país como “industrializado” por lo que podría resultar interesante para los amantes del patrimonio industrial exótico. Dentro de las conclusiones se mencionan las conexiones pre-industriales de los patrimonios antes mencionados y la aceptación que en los últimos años está teniendo el turismo industrial en la zona norte.

**Palabras clave:** Imbabura, Ecuador, Turismo Industrial, Patrimonio Industrial.

### **ABSTRACT:**

This study seeks to promote the industrial heritage that have been put in tourist value in the province of Imbabura - Ecuador. This kind of heritage is composed by the Train of the Liberty, Imbabura Textile Factory and The San José Sugar Mill. In the past they had an industrial function and today they are used as tourism

---

Fecha de Recepción: 30 de septiembre 2016 Fecha de Aceptación: 3 de diciembre 2016

<sup>1</sup> Facultad de Dirección de Empresas Carrera de Empresas Turísticas y Hoteleras Universidad Regional Autónoma de los Andes. Ibarra, Ecuador. E-mail:jaimecuador@outlook.com

resources. This subject is relatively new in Ecuador because it is not known as a "industrial country" so it may be interesting for lovers of exotic industrial heritage. Among the conclusions the pre-industrial connections of the aforementioned heritage and the acceptance in recent years of this type of tourism are highlighted.

**Key words:** Imbabura, Ecuador, Industrial Heritage Tourism, Industrial Heritage.

## 1. INTRODUCCIÓN

El turismo se convirtió con rapidez en una activa fuente de negocios, en un sector de la economía internacional y en una mega-industria global. A la vez, su impresionante desarrollo impulsó la creación de un cuerpo doctrinal interdisciplinario que se proponía hacerlo inteligible y guiar su planificación y desarrollo en todas sus fases y esferas tanto locales como regionales e internacionales. Este nuevo campo de actividad y su correspondiente y rápida transformación en una disciplina científica son considerados hoy por muchas comunidades científicas del ancho mundo como área legítima e importante para la investigación (Jafari, 2005).

El turismo industrial tiene una relación muy estrecha con el turismo cultural. La visita a lugares industriales considerados como patrimonio cultural y reutilizados para fines sociales, comerciales o turísticos es una práctica que se realiza en diferentes partes del mundo, siendo Europa la región predominante. El legado histórico de un país influye, en gran parte, para que se disponga de más o menos vestigios de esta naturaleza.

Así, es necesario realizar un análisis del concepto del patrimonio cultural e industrial para entender su alcance dentro de la actividad turística. (Fernández & Guzmán, 2004) mencionan que el patrimonio cultural de un país, región o ciudad está constituido por todos aquellos elementos y manifestaciones tangibles o intangibles producidas por las sociedades, resultado de un proceso histórico en donde la reproducción de ideas y del material se constituyen en factores que identifican y diferencian a ese país o región. Por su parte, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* TICCIH (El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial) encargado y asesor especial de ICOMOS en cuestiones de patrimonio industrial en la carta de Nizhny Tagil, (TICCIH, 2003) conceptualiza a este patrimonio como aquel que se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico.

Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar,

almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

En la misma carta, en el punto 7 literal I, se destaca la presentación e interpretación del patrimonio industrial y el empeño para conservarlo y promocionarlo por medio de la actividad turística.

*“El interés y el afecto público por el patrimonio industrial y la apreciación de sus valores son las formas más seguras de conservarlo. Las autoridades públicas deben explicar activamente el significado y el valor de los sitios industriales mediante publicaciones, exposiciones, televisión, internet y otros medios, proporcionando acceso sostenible a sitios importantes y promoviendo el turismo en áreas industriales”*

En este contexto, es necesario diferenciar que existen dos visiones, para el turismo industrial. Por una parte, la dinámica de visita a fábricas activas y, por otra, la visita al patrimonio industrial histórico. Como alega (Otgaar, 2012) hay visiones conflictivas en la definición del turismo industrial. (Frew, 2000), por ejemplo, define al turismo industrial como aquellas visitas de turistas a fábricas operativas donde la actividad central del lugar no está orientada hacia el turismo. Por ello, el turismo industrial patrimonial es otro tipo de turismo. Es preciso indicar que en este estudio se valorará la visión del patrimonio industrial histórico y su relación con el turismo.

De acuerdo al análisis de la literatura científica revisada, los investigadores de patrimonio y turismo industrial (Llurdés, 1999; Otgaar, 2012; Prat & Cànoves, 2013; Fernández & Guzmán, 2004; Capel, 1996) coinciden en que a mediados del siglo XX las industrias se desaceleraron a causa de la innovación tecnológica llegando a quedar abandonadas, por lo que se tuvo que formular nuevos usos para su conservación.

(Capel, 1996), en este aspecto señala que se debe advertir que tanto la reutilización de edificios industriales como de forma más general, la de edificios del patrimonio histórico artístico, no es algo contemporáneo y que basta recordar, en lo que se refiere a este último, la utilización durante el siglo XIX de edificios conventuales cuando tras su desamortización, muchos pasaron a propiedad pública y se convirtieron en cuarteles, oficinas públicas, cárceles o bibliotecas. Entendiéndose así que el “reciclaje” de bienes y conjuntos arquitectónicos históricos para otros usos responde a

un cambio en el funcionamiento económico-productivo de las sociedades.

Uno de los primeros países en desarrollar propuestas turísticas para rescatar al patrimonio industrial fue Inglaterra ante el inmenso inventario de bienes en desuso. Para (Xie P, 2014) este tipo de patrimonio es tal vez uno de los más efectivos para el desarrollo socioeconómico en cuanto ha sido afectado severamente por la desindustrialización y la globalización. En este punto, merece la pena cuestionar que el principal problema relacionado a la recuperación de tal patrimonio es la valoración estética. Como menciona (Llurdés, 1999) el patrimonio industrial está ligado a las clases sociales trabajadoras y es sinónimo de contaminación y alteración del paisaje urbano, mientras que el patrimonio estético se encuentra relacionado a las clases pudientes, es un patrimonio “bonito”, de esta manera, resulta más fácil conservar una catedral que una fábrica.

Dentro de los nuevos usos para el patrimonio industrial, y casi siempre relacionados con el turismo, se mencionan los siguientes ejemplos vaticinados por (Capel, 1996) y (Llurdés, 1999) a finales del siglo XX y que siguen siendo plenamente válidos para nuestra época: hoteles, museos e instalaciones de carácter cultural, centros comerciales, instituciones educativas, edificios gubernamentales y de carácter público, viviendas de lujo, salas de convenciones, reuniones de negocios y acontecimientos sociales; parques y zonas verdes; instalaciones de servicios avanzados, modernos, estudios de TV; parques temáticos o de innovación tecnológica, entre otros. De la misma manera, en la actualidad el uso de antiguas fábricas como sedes de industrias creativas es una nueva manera de dar vida a estos lugares.

A pesar de que resulten interesantes estas nuevas formas de recuperación, no se debería generalizar adaptándolas indiscriminadamente a una realidad particular puesto que es necesario realizar estudios previos y consensuados con los dueños o afectados por los vestigios industriales para encontrar una puesta en valor adecuada. Como señalan (Prat & Díaz , 2013) el turismo industrial no puede medirse únicamente por sus resultados económicos, por el número de visitantes recibidos ni como simples tomas de decisiones políticas más o menos coyunturales. Sus objetivos a largo plazo son mucho más complejos.

Sin embargo, y para motivar la puesta en valor del patrimonio (Jansen-Verbeke, 1999) cita que son múltiples los tipos de actividades turísticas que pueden ser consideradas cuando se planifican nuevos usos para bienes patrimoniales industriales históricos. Por consiguiente, para tener una idea

clara sobre la reutilización de bienes industriales se exponen, a continuación, algunos modelos exitosos poco convencionales.

1) Hotel grúa en Harlingen Holanda.

2) Hotel *Sala Silvergruva* desarrollado en una antigua mina en Suecia; una de sus suites se encuentra a 155 m bajo de la tierra.

3) Otro buen ejemplo, es el Museo *Tate Modern* de Londres, con alrededor de 5,7 millones de visitantes durante el año 2015. El museo funciona en una antigua planta generadora de electricidad.

4) En Portugal se encuentra LX Factory situada en Alcántara - Lisboa. Es una antigua fábrica textil donde es posible encontrar espacios destinados a industrias creativas tales como arquitectura, diseño, restauración, comercio, publicidad, moda, artes plásticas, artes escénicas, música, nuevas tecnologías, comunicación y marketing, fotografía, editores, entre otros.

5) Por otra parte, con la misma modalidad la Westergasfabriek en Ámsterdam Holanda que presta diferentes servicios enfocados en la creatividad y la innovación, tiendas y galerías destinadas a mostrar los sabores de Ámsterdam, venta de ropa hecha en base a algodón biológico y precio justo, gimnasios, venta de bicicletas basadas en conceptos sustentables, auditorios, clubs, heladerías, tiendas de cata de vino, cafeterías, estudios de producción musical, tecnológica y audiovisual, mercados agroecológicos km 0, son algunos de los servicios que se pueden encontrar.

6) Finalmente, la Xarxa de Turisme Industrial de Catalunya XATIC (Red de Turismo Industrial de Cataluña) la cual gestiona fabricas antiguas, centros de interpretación, colonias industriales, industrias vivas, minas y museos. La red ofrece como actividades y servicios el club de amigos de la red, el día y noche de los museos, espectáculos, jornadas, cursos, reuniones y congresos, experiencias, exposiciones, actividades familiares, ferias, talleres y visitas guiadas.

### **1.1. El patrimonio industrial transformado en recurso turístico**

Como se mencionó anteriormente el principal problema para conservar el patrimonio industrial es su valoración estética. No todos los bienes son considerados dentro de los cánones de belleza arquitectónica como sublimes por lo que necesitan estar respaldados con una serie de significados intangibles, algunos notorios y bien estimados en el imaginario social son, por ejemplo, la historia de la concepción y

construcción, la función como elemento de renovación tecnológica y económica para la época de implementación, las anécdotas de los trabajadores, entre otros. Para apoyar esta idea se hace referencia a la Carta de Nizhy Tagil, (TICCIH, 2003), que, sobre los valores del patrimonio industrial, en el literal II, manifiesta que este patrimonio tiene valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.

Y es que población *per se* es la que se transforma en custodio de la conservación de sus recursos industriales. En el caso ecuatoriano - imbabureño se hablaría que el desarrollo industrial - modelo eurocentrista - llegó tarde y duró poco. Aquí se presentan los casos que se analizarán más adelante (Fábrica Textil Imbabura 1929 - 1996, Ingenio San José 1930 - 1993, Ferrocarril del Norte 1929 – renovación en 2008) mismos que pertenecen a cuatro generaciones de imbabureños. Por lo tanto, la memoria social es relativamente reciente. Los habitantes y trabajadores que vivieron de cerca con el patrimonio industrial conocen su historia porque la construyeron; se identifican con ella, la sienten y la hacen parte de sí. Es decir, analizando la posición de los habitantes respecto al estado en el que se encontraban estos tres patrimonios, antes de ser rehabilitados y puestos en valor turístico y cultural, se explicaría que era de nostalgia e impotencia porque los mismos se encontraban condenados a la destrucción y desaparición sin que existiera un plan claro de recuperación enfocado al turismo.

## **1.2 Enfoque histórico industrial en el Ecuador y la provincia de Imbabura**

El Ecuador, a lo largo de su historia colonial y republicana, se ha caracterizado como un gran exportador de materias primas, entre las que se encuentran, el cacao, el camarón, el petróleo, la quinina, las rosas y, por el contrario, escasos productos industrializados y con valor agregado.

Según la historia, la industria en el Ecuador muestra una dicotomía. Inicia primero, citando como ejemplos, en la época colonial las haciendas de la sierra productoras de textiles y aguardiente, y en la costa, en cambio, con los astilleros constructores de navíos; posteriormente, en la época republicana, a finales del siglo XIX e inicios del XX con la aparición del ferrocarril transandino; hidroeléctricas; fábricas textiles, cerveceras, cementeras e ingenios azucareros; entre otras.

Con respecto a la recuperación y puesta en valor del patrimonio industrial a nivel nacional, merecen ser

mencionados los mercados antiguos de corte industrial; los Palacios de Cristal tanto de Guayaquil localizado en el Malecón 2000 como también el de Quito en el Parque Itchimbia, ambos prefabricados en Bélgica y Alemania respectivamente. Así también, en Quito, el Museo Interactivo de Ciencias localizado en una antigua fábrica textil y el Museo del Agua Yaku que funciona en una de las primeras plantas de recolección y purificación de agua. No obstante, la obra cumbre de recuperación de patrimonio industrial en los últimos años, es la activación del olvidado ferrocarril transandino desde Durán hasta Quito y desde Otavalo hasta Salinas operado, hoy en día, por Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública.

Por su parte, el territorio de imbabureño, también aparece dentro del mapa pre-industrial e industrial del Ecuador. En la Imbabura española del siglo XVII se desarrollaron haciendas dedicadas a la producción de caña de azúcar y obrajes. Ejemplos claros serían las actuales poblaciones de Caldera, Chalguayacu, Carpuela, Chamanal, Santa Lucía, Tumbabiro y Guañubuela situadas a lo largo de la cuenca del río Chota-Mira en el Valle de Coangue. Muchas de ellas deben sus nombres a los antiguos latifundios pertenecientes a los “hijos de Loyola” desarrollados en el norte del Ecuador (Coronel, 1991). Estas produjeron una gran cantidad de caña de azúcar para el procesamiento de derivados. Del mismo modo, (Jaramillo, 2010) señala a otras haciendas pre-industriales, Peguche y Pinsaquí, para el caso de producción textil.

Estas últimas por su ubicación y nuevos usos son consideradas como recursos turísticos posicionados y que su conservación por medio del turismo ahuyenta su posible destrucción y desaparición.

En Imbabura se puede encontrar, entonces, tres lugares impresionantes considerados como patrimonio industrial histórico. Los tres lugares de Imbabura presentan una historia muy parecida; aparecen en el siglo XX, cuando existió un auge en la inversión extranjera en el país. La provincia de Imbabura no fue la excepción como se explicó anteriormente. Se encuentran como características parecidas, en principio, la apasionante historia de su titánica construcción, basada en la ilusión de ciudadanos trabajadores, llenos de expectativa y esperanza, ansiosos de encontrar días mejores; consecutivamente, los años dorados en donde se alcanzó el máximo esplendor y desarrollo de memoria colectiva y finalmente, el decaimiento que devendría en un desenlace de abandono e indiferencia.

## 2. METODOLOGÍA

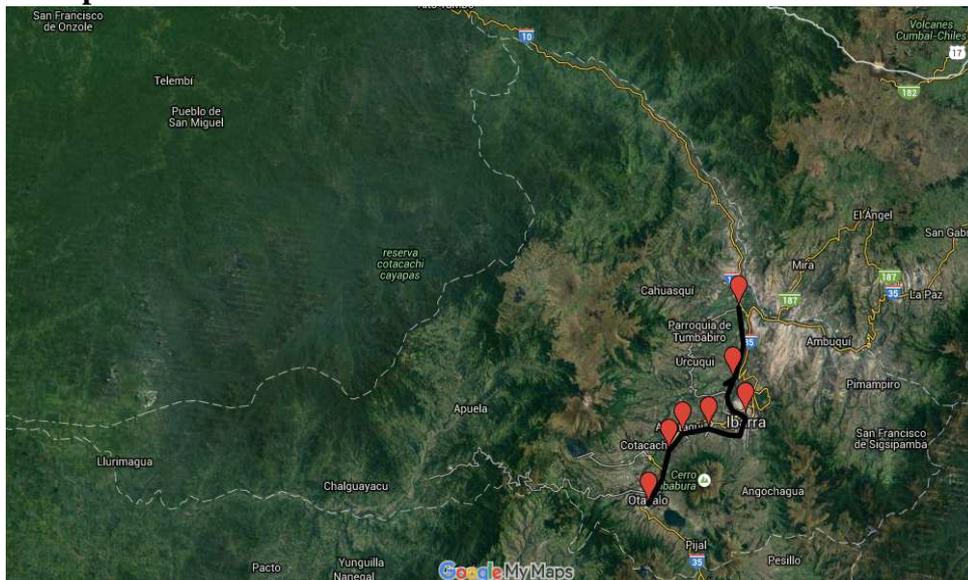
En este estudio se realizaron entrevistas a informantes clave como son el Director de Cultura y Patrimonio y Responsable del Museo Fábrica Textil Imbabura, la Gerente (e) de la Filial Norte de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública y el guía de turismo principal de campus universitario Yachay Tech

Del mismo modo, se ejecutaron varias visitas *in situ* a cada patrimonio industrial para entender su funcionamiento como bien turístico. Además, se aprovechó sintetizando la información que se da en la interpretación turística. En el caso del ferrocarril “Tren de La Libertad”, el autor de este documento trabajó como guía turístico por lo que se obtuvo información de fuente directa.

## 3. RESULTADOS

### 3.1. El Ferrocarril del Norte – Tren de la Libertad

Mapa 1. Localización de la Ruta del Tren de la Libertad



Fuente: Google Maps

En 1606 el objetivo de fundación de Ibarra, la capital de Imbabura, fue el de conquistar el Océano Pacífico. Esto no fue posible hasta después de 350 años con el ferrocarril del norte, el cual tuvo una construcción larga y discontinuada, suspendiendo los trabajos en varias ocasiones entre 1917 y 1957.

El proyecto consistía en conectar, a través de 373 km, la ciudad de Quito con el Puerto del Pailón, actualmente la población costera de San Lorenzo, para transportar diferentes

productos, de forma eficiente, a través del canal de Panamá a los socios comerciales del Ecuador de aquella época reduciendo el tiempo de viaje que representaba hacerlo por el puerto de Guayaquil.

El tramo, según los viajeros de los años 80's, estaba cargado de una belleza incomparable. Tenía todo lo necesario para ser considerado como una aventura llena de emociones irrepetibles: descarrilamientos, derrumbes, aromas diversos por la venta de alimentos tradicionales durante todo el viaje; cambio de clima, de frío a cálido-húmedo; paisaje, de sierra a costa; y vegetación, de lo andino a la exuberante zona del Chocó.

Parte de este antiguo ferrocarril fue rehabilitado en dos etapas al constituirse, a nivel nacional, la Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador o Tren Ecuador. La primera parte entre 2010 y 2012, el tramo Ibarra – Salinas de 30 km y, la segunda entre 2013 y 2015, tramo Otavalo – Ibarra de 27 km completando así un total de 57 km. La rehabilitación permitió transformar 7 antiguas estaciones abandonadas o destruidas, restituir la vía férrea en su totalidad y renovar el equipo tractivo y de pasajeros.

El tren ecuatoriano fue declarado a partir del año 2008 como patrimonio cultural del Ecuador y la red ferroviaria “Monumento Civil y patrimonio histórico, testimonial, simbólico”. Antes de la rehabilitación del 2010, “El Tren de la Libertad”, nombre comercial de la ruta, operaba 47 km desde Ibarra hasta la estación del Primer Paso.

Desde su rehabilitación la Filial Norte de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP) ha operado los productos turísticos, algunos extintos y otros activos que se indican en la Figura 1.

Del 2012 al 2016 se han operado 11 tipos de productos turísticos. Todos los recorridos cuentan con interpretación turística realizada por profesionales en turismo. Dependiendo del producto seleccionado, se puede degustar refrigerios tradicionales elaborados por emprendimientos en las estaciones recuperadas; visitar la Fábrica Textil Imbabura, talleres artesanales en San Antonio de Ibarra, admirar, en Salinas, el baile de la música bomba, comprar artesanías y productos agroindustriales, realizar un recorrido guiado en esta población y visitar el Museo de la Sal

**Figura 1. Historial de excursiones del Tren de la Libertad**

N:	Nombre de la excursión	Orientación	Estado
1	Tren de la Libertad Ibarra – Salinas - Ibarra	Turismo	Activo
2	1,2, Tren	Educativo	Inactivo
3	Conciencia social sobre rieles	Social	Inactivo
4	Tren educativo	Educativo	Inactivo
5	Tren de la Libertad Otavalo – Salinas Bus + Tren	Turismo	Inactivo
6	Tren de la Libertad Otavalo – Salinas Tren + Bus	Turismo	Activo
7	Tren de la Libertad Otavalo – Salinas Tren + Tren	Turismo	Activo
8	Tren de los Lagos Ibarra – Otavalo	Turismo	Inactivo
9	Día 1 – Tren Crucero. Producto Tren de las Maravillas	Turismo	Activo
10	Día 4 – Tren Crucero. Producto Tren a las Nubes	Turismo	Activo
11	Tren de la Libertad Otavalo – Ibarra – Otavalo*	Turismo	Inactivo

Fuente: Elaboración propia. Nota: \*Solo operó en verano 2016

**Figura 2. Servicios turísticos ofertados por Tren Ecuador en la Ruta del Tren de la Libertad**

Estación	Cafetería	Tienda del Tren	Museo del Tren	Plaza Artesanal
Otavalo	X	X		
San Roque	X	X		
Andrade Marín	X			
San Antonio	X			
Ibarra	X		X	X
Hoja Blanca	X			
Salinas	X			X

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se analiza el número de pasajeros transportados en el Tren de la Libertad.

**Tabla 1. Pasajeros transportados en el Tren de la Libertad**

Año	Pasajeros transportados
2012	19223
2013	22690
2014	27468
2015	19704
2016*	6915
<b>Total</b>	<b>96000</b>

Fuentes: Informe rendición de cuentas años 2012, 2013, 2014, 2015. Año 2016 Entrevista Gerente (e) Filial Norte. Nota: \*Corte a junio 2016

En comparación con el resto de filiales (Norte, Centro, Sur y Litoral) ocupa el tercer puesto en pasajeros transportados detrás de la filial Centro y Sur. El año 2014, es el año que más turistas viajaron en el tren. La estacionalidad de turistas durante el año consiste en un mayor número de visitantes en los meses de febrero – marzo y julio – agosto, coincidiendo con la época de vacaciones de los planteles educativos de la costa y de la sierra respectivamente.

Los turistas nacionales representan el 80% y los extranjeros el 20%.

El índice de satisfacción de los pasajeros que han realizado la excursión es bastante alto, bordea casi el 100%. Siendo la Filial Norte la mejor valorada de las 4 filiales de Tren Ecuador. Los turistas destacan en este recorrido algunos recursos naturales y culturales que funcionan como valores agregados. Tal es el caso de tres puentes, uno de piedra, y dos de estructura metálica; 6 túneles construidos a pico y pala en la montaña y uno a modo de muro de contención; una cascada artificial en la planta hidroeléctrica del Río Ambi y la interculturalidad típica de la provincia de Imbabura.

La excursión desde el inicio y por su orientación comercial de Empresa Pública cobra por acceder al servicio turístico. De los tres patrimonios industriales recuperados que se están analizando es el único que lo hace. El precio actual de excursión del Tren de la Libertad Ibarra Salinas es de 28usd y el precio de Otavalo – Salinas de 50,40usd.

**Tabla 2. Evolución de precios en la excursión del Tren de la Libertad**

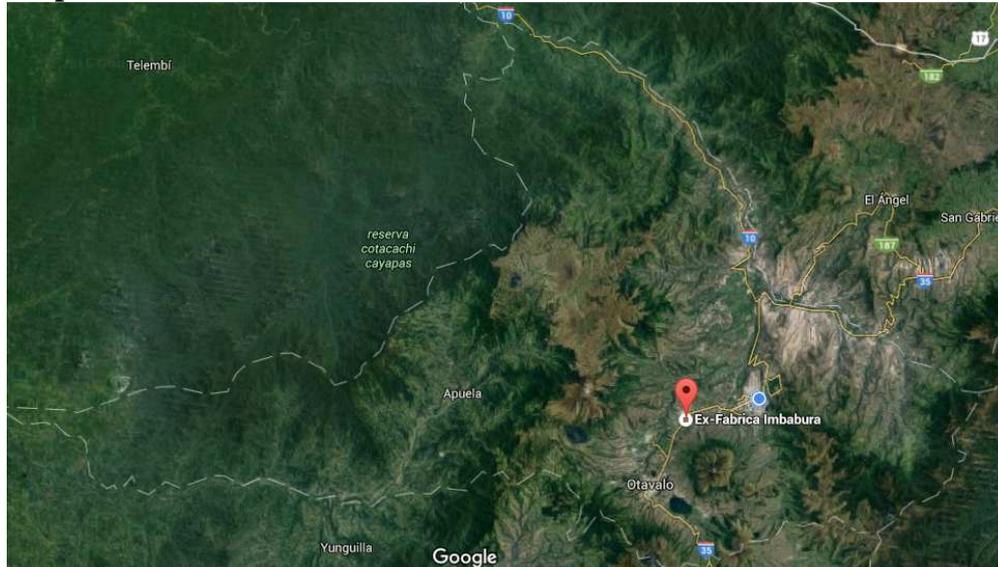
<b>Producto turístico</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Coche Estándar Ibarra - Salinas – Ibarra</b>	15,00	15,00	20,00	28,00
<b>Coche Plus Ibarra - Salinas – Ibarra</b>	--	20,00	25,00	33,60
<b>Coche Estándar Otavalo - Salinas – Otavalo</b>	--	--	--	50,40

*Fuente: Elaboración propia*

Estos precios aplicaron y aplican reducciones para adultos mayores, discapacitados y menores de 18 años. La operación turística se realiza de miércoles a domingo.

### 3.2 Fábrica Textil Imbabura

#### Mapa 2. Localización Fábrica Textil Imbabura



Fuente: Google maps

La fábrica textil Imbabura se encuentra localizada en la Parroquia de Andrade Marín, en la ciudad de Atuntaqui. La fábrica fue construida a partir de 1924 con los hermanos Dalmau provenientes de Girona – Cataluña – España. Según el guion museográfico de la fábrica ellos escogieron la población de Andrade Marín para construirla debido a tres razones:

- 1) población laboriosa;
- 2) cercanía al valle productor de algodón del Chota y, la razón más determinante;
- 3) la creación de la Estación Ferroviaria de Andrade Marín perteneciente al Ferrocarril del Norte Quito – San Lorenzo que prometía ser el medio de transporte eficiente para comercializar sus productos. Fue una de las industrias textiles relevantes del país. Llegó a contratar en sus años más prósperos alrededor de 1200 trabajadores. Cesaron sus funciones en 1996 y quedó abandonada hasta el año 2008.

Este bien industrial fue declarado como Patrimonio Cultural Industrial en el año 2001 y varios de sus bienes están inventariados por el Instituto de Patrimonio Cultural del Ecuador.

Una vez rehabilitada el modelo de gestión durante dos años fue el de una empresa pública, por lo tanto, se pudo cobrar por concepto de entradas. Actualmente, la Fábrica dejó de tener esta condición y está siendo administrada por el Ministerio de Cultura y Patrimonio del Ecuador por lo que ha pasado a ser un museo gratuito.

**Tabla 3. Número de visitantes durante el año 2015 con ingreso cobrado**

Mes	Por carretera	Tren	Total
Enero	1568	93	1661
Febrero	<b>2362</b>	<b>628</b>	<b>2990</b>
Marzo	1430	522	1952
Abril	1278	460	1738
Mayo	<b>2107</b>	537	<b>2644</b>
Junio	717	392	1109
Julio	848	462	1310
Agosto	<b>1830</b>	<b>876</b>	<b>2706</b>
Septiembre	515	337	852
Octubre	776	<b>568</b>	1344
Noviembre	894	49	943
Diciembre	667	175	842
<b>Total</b>	<b>14992</b>	<b>5099</b>	<b>20091</b>

Fuente: Fábrica Textil Imbabura

Hoy se podría decir que la fábrica va más allá de ser un simple museo, ya que dispone de otros servicios complementarios como tres salones de conferencias y un teatro auditorio. A pesar de contar con restaurante y cafetería, estos espacios no están activados y se encuentran en desuso. El director de la Fábrica mencionó que se está desarrollando un plan para mejorar la gestión administrativa y que una vez que se apruebe se lo pondrá en marcha.

**Tabla 4. Número de visitantes durante el primer semestre del año 2016 con ingreso cobrado**

Mes	Por carretera	Tren	Total
Enero	760	166	926
Febrero	<b>1168</b>	234	<b>1402</b>
Marzo	1155	229	1384
Abril	597	<b>241</b>	838
Mayo	412	200	612
<b>Total</b>	<b>4092</b>	<b>1070</b>	<b>5162</b>

Fuente: Fábrica Textil Imbabura

El museo ofrece visitas guiadas con una duración de 30 minutos. Durante el recorrido de visitan 5 salas en donde se da a conocer parte del antiguo proceso productivo constituido por: limpieza, cardado, hilado, lavandería, planchado, calderos,

telares, engomadora. Además, cuenta con una sala dedicada al sindicalismo.

Para el caso de Fábrica Téxtil Imbabura el número de visitantes extranjeros es inferior, llegando solo al 5% del total y con el 95% correspondiente a visitantes nacionales.

**Tabla 5. Número de visitantes a finales del primer semestre del año 2016 sin cobro de entradas**

Mes – Año 2016	Por carretera	Tren	Total
Mayo	250	148	398
Junio	705	313	1018
<b>Total</b>	<b>955</b>	<b>1761</b>	<b>1416</b>

Fuente: Fábrica Textil Imbabura

**Tabla 6. Total de visitantes a la Fábrica Textil Imbabura**

Años	Por carretera	Tren	Total
2015	14992	5099	20091
2016*	5047	2831	7878
<b>Total</b>	<b>20039</b>	<b>7930</b>	<b>27969</b>

Fuente: Fábrica Textil Imbabura

Nota: \*Corte a junio 2016

### 3.3 Ingenio Azucarero San José - Campus universitario Yachay Tech

Yachay Tech es el campus donde funciona la Universidad de Investigación de Tecnología Experimental desde marzo del año 2014.

En el pasado, el edificio fue la Hacienda San José. Un lugar lleno de historia, siendo el patrimonio más antiguo de los tres que se analizan en la investigación. Data de mediados del siglo XVII. En sus inicios produjo caña de azúcar y aguardiente. Tuvo varios dueños, entre ellos Jacinto Jijón y Caamaño, quien en el siglo XX importó maquinaria para la construcción de una planta generadora de energía hidráulica y otra para producción de azúcar. Siendo el ingenio San José uno de los más importantes en la producción de azúcar, en la zona norte del Ecuador hasta el año 1993.

### Mapa 3. Localización Ex-Hacienda San José. Actual campus patrimonial Yachay Tech



Fuente: [www.yachay.gob.ec](http://www.yachay.gob.ec)

Desde el punto de vista turístico en Yachay se realizan visitas turísticas en los espacios recuperados con la rehabilitación. Con una duración de 45 minutos, la visita comprende el patio de la casa principal del antiguo dueño de la hacienda, jardines y áreas verdes y el rehabilitado ingenio azucarero San José donde funciona la biblioteca y oficinas de la universidad.

También desde la administración se proponen y operan otros atractivos paralelos al campus universitario como: el jardín botánico en la restaurada Hacienda San Eloy, una ciclo ruta, paseos caballo y camping. En convenio con Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública se activó la antigua estación ferroviaria de Hoja Blanca donde los pasajeros de la excursión del “Tren de la Libertad” en cada viaje pueden disfrutar del *showroom* de Yachay, comprar helados tradicionales de paila y artículos en la tienda *Yachay Store*, admirar la flora y fauna del bosque seco andino y, observar desde el mirador el

impresionante cañón del río Ambi. La atención al público es de miércoles a lunes.

**Tabla 7. Visitas Turísticas Yachay**

<b>Años</b>	<b>Jardín Botánico</b>	<b>Zona Patrimonial</b>	<b>Total</b>
<b>2014</b>	0	31140	31140
<b>2015</b>	11446	52432	63878
<b>2016</b>	1827	11474	13301
<b>Total</b>	<b>13273</b>	<b>95046</b>	<b>108319</b>

*Fuente: Yachay*

Los visitantes de Yachay son mayormente nacionales y representan un 90% del total, mientras que el 10% son extranjeros.

**Tabla 8. Comparativo total de visitas turísticas por año**

<b>Años de servicio</b>	<b>Tren de la Libertad</b>	<b>Fábrica Textil Imbabura</b>	<b>Yachay – Ingenio San José</b>	<b>Total</b>
<b>2012</b>	19223	S/F	S/F	19223
<b>2013</b>	22690	S/D	S/F	22690
<b>2014</b>	27468	S/D	31140	58608
<b>2015</b>	19704	20091	52432	92227
<b>Junio 2016</b>	6915	7878	11474	26264
<b>Total</b>	<b>96000</b>	<b>27969</b>	<b>95046</b>	<b>219012</b>

*Fuente: Yachay. Nota: S/F = Sin funcionamiento - S/D = Sin datos*

#### 4. CONCLUSIONES

El turismo industrial en el Ecuador y en Imbabura, luego de la investigación realizada, resulta ser una actividad bastante nueva y poco reconocida por este nombre, por esta razón el turismo cultural sirve como paraguas para agrupar al turismo industrial. Ninguna *Destination Management Organization* (DMO) Organización de Gestión de Destino pública o privada promociona la visita al Tren de la Libertad, Fábrica Textil Imbabura y Yachay como espacios para realizar este tipo de actividad. Entonces, resulta necesario reconocerlo y estudiarlo para formular estrategias de desarrollo tomando en cuenta el acontecer a nivel mundial, especialmente en Europa, en donde se han propuesto proyectos destacados de gestión.

Por otra parte, se debe reconocer la inversión por parte del estado ecuatoriano que ha logrado rehabilitar varios patrimonios industriales orientados al turismo, especialmente en la provincia de Imbabura. La evolución de los mismos ha

sido positiva porque empiezan a ser reconocidos como atractivos visitables y competitivos.

Así, el turismo industrial en la provincia de Imbabura está en auge porque en comparación de otros museos y centros culturales convencionales, el número de visitas, es superior en lo que respecta a fines de semana. Los recursos turísticos disponibles y actividades ofertadas resultan interesantes para los consumidores.

El Tren de la Libertad, por todos sus servicios ofertados, se podría considerar como un producto destinado al turismo de una excelente calidad. Su puesta en valor sirve como referente en la región andina porque ni Perú ni Colombia han logrado recuperar su pasado ferroviario industrial de tal manera.

La Fábrica Textil Imbabura tiene un potencial que no está aprovechado. No utiliza todos sus servicios turísticos y sólo tiene en operación su museo, por lo tanto, hace falta aplicar el plan de gestión que se está concibiendo y analizar posteriormente su eficacia.

Las visitas turísticas en Yachay se han convertido en una oportunidad para dar a conocer los alcances de la ciudad del conocimiento a todos los visitantes. En Yachay no hay una dependencia exclusiva para la gestión turística, sino, que funciona bajo la Dirección de desarrollo industrial y reconversión productiva.

Existe una baja en el número de turistas en el primer semestre del año 2016 que debería ser analizada más profundamente para conocer con mayor exactitud sus causas. Factores como el terremoto en Pedernales en abril de 2016 están promoviendo que el número de visitantes vaya aumentando en la región Sierra para el segundo semestre del 2016.

Con el estudio también se determinó que sería interesante analizar como aparecen conexiones históricas o eslabones que ayudan a ampliar el enfoque de las actividades preindustriales para la construcción de una concepción más integral del pasado industrial en la provincia de Imbabura. Muestra de ello es Salinas, la población de destino del Tren de la Libertad que tiene una conexión preindustrial con el ferrocarril. En el pasado Salinas producía sal yodada y logró abastecer de este producto a una buena parte del norte del país. La obtención de sal se produjo de forma artesanal y gracias a la llegada del ferrocarril se mejoró su comercialización. Otros ejemplos serían algunas haciendas dedicadas en el pasado a una función de obrajes. Con esto se fortalecería el turismo industrial en este territorio.

Finalmente, Imbabura gracias a su puesta en valor de recursos industriales turísticos necesita promover una marca

para los patrimonios industriales destinados al turismo de la provincia de Imbabura. Al contar con un territorio especializado en turismo industrial se convertiría en una estrategia de promoción eficiente ya que ningún otro territorio nacional ha tomado en cuenta este potencial.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- BONILLA, R. (2015): “Estudio Situacional Del Desarrollo Turístico De La Parroquia Santa Catalina De Salinas, Cantón Ibarra Para Proponer Mejoras En La Oferta Turística Local”. *Trabajo de Grado previo a la obtención del Título de Ingeniera en la especialidad de Turismo*. Ibarra, Ecuador: Universidad Técnica del Norte, pp. 62 - 63
- CAPEL, H. (1996): “La rehabilitación y el uso del patrimonio industrial”. *Documentos anales de geografía*, N°. 29, pags. 19-50.
- CORONEL, R. (1991): “El valle sangriento. De los indigenas de la coca y el algodón a la hacienda cañera jesuita. 1580-1700”. Quito: Talleres Abya – Yala, pp 24 -25
- FERNÁNDEZ, G., & Guzmán, A. (2004): “El patrimonio industrial-minero como recurso turístico cultural: El caso de un pueblo-fábrica en Argentina”. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, N°. 02 (1) pags. 101-109.
- FREW, E. (2000): “Industrial tourism: A conceptual and empirical analysis”. *PhD Thesis* . Victoria University. pp
- JAFARI, J. (2005): “The scientification of tourism”. *Política y Sociedad*, N°. 42 (1), pags. 39-56.
- JANSEN-VERBEKE, M. (1999): “Industrial heritage: a nexus for sustainable tourism development”. *Tourism Geographies: An international Journal of Tourism Space, Place and Environment*, N°. 1 (1), pags. 70-85.
- JARAMILLO, H. (2010): “Visión panorámica de la artesanía textil de Otavalo”. *Revista Sarance*, N°.26, pags. 29-54.
- LLURDÉS, J. (1999): “Patrimonio Industrial y Patrimonio de la Humanidad. El ejemplo de las colonias textiles catalanas. Potencialidades turísticas y algunas reflexiones”. *Boletín de la A.G.E*, N°.28, pags. 147-160.
- OTGAAR, A. (2012): “Towards a common agenda for the development of industrial tourism”. *Tourism management perspectives*, N°. 4, pags. 86-91.
- PRAT, J., & CÀNOVES, G. (2013): “La centralidad de las adiministraciones públicas en las redes sociales del turismo industrial. Una comparación entre el Bages-Berguedà y el Haut-Rhin”, *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, N°. 11 (4), pags. 513-524.

- PRAT, J., & DÍAZ , I. (2013): “Análisis de la sostenibilidad económica del turismo industrial. El caso de Cataluña”. *Revista de investigación en turismo y desarrollo local*, N°. 6 (14), pags. 1-13.
- TICCIH. (2003): *Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial* .
- XIE, P. (2014): Deterritorialization and Reterritorialization: Sustainable Industrial Heritage Tourism. *AlmaTourism: Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, N° 3, pags. 62-63.
- XIE, P. (2015): “A life cycle model of industrial heritage”. *Annals of Tourism Research*, N°. 55, pags. 141-154.