



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN HUMANAS Y
TECNOLOGÍAS**

CARRERA PEDAGOGÍA DE LA HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES

Memoria histórica de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí entre los años
2008 y 2010

Trabajo de Titulación para optar al título de Licenciado en Pedagogía de la
Historia y las Ciencias Sociales

Autor:

Salgado Zurita Alex Dario

Tutor:

Dra. Carmen del Rocío León Ortiz

Riobamba, Ecuador, 2025.

DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, **Alex Dario Salgado Zurita**, con cédula de ciudadanía **0605098771**, autor del trabajo de investigación titulado: **“Memoria histórica de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí entre los años 2008 y 2010”** certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mi exclusiva responsabilidad.

Asimismo, cedo a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor (a) de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, a los 22 días del mes de mayo de 2025.



Alex Dario Salgado Zurita

C.I: 0605098771

DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

Quien suscribe, **Dra. Carmen del Rocío León Ortiz** catedrático adscrito a la Facultad de Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias de la Educación Humanas y Tecnologías, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado: “**Memoria histórica de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí entre los años 2008 y 2010**”, bajo la autoría de **Alex Dario Salgado Zurita**; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

Es todo cuanto informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 22 días del mes de mayo de 2025



Dra. Carmen del Rocío León Ortiz

TUTOR(A)

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **Memoria histórica de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí entre los años 2008 y 2010**, presentado por **Alex Dario Salgado Zurita**, con cédula de identidad número **0605098771**, bajo la tutoría de **Dra. Carmen del Rocío León Ortiz**; certificamos que recomendamos la **APROBACIÓN** de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a los 22 días del mes de mayo de 2025

Presidente del Tribunal de Grado
Mgs. Elizabeth Amanda Méndez Maldonado



Firma

Miembro del Tribunal de Grado
PhD. Juan Illicachi Guzmán



Firma

Miembro del Tribunal de Grado
Mgs. Elizabeth Mery Zabala Machado



Firma



CERTIFICACIÓN

Que, **SALGADO ZURITA ALEX DARIO** con CC: **0605098771**, estudiante de la Carrera **PEDAGOGÍA DE LA HISTORIA Y LAS CIENCIAS SOCIALES FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN, HUMANAS Y TECNOLOGÍAS**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado **"MEMORIA HISTORICA DE LA REHABILITACION DEL FERROCARRIL EN ALAUSI ENTRE LOS AÑOS 2008 Y 2010"**, cumple con el 5%, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **COMPILATIO MAGISTER**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 13 de mayo de 2025

PHD. Carmen del Rocío León Ortiz
TUTOR

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación se lo dedico con amor y gratitud a mis padres; Mauro Guaño y Paulina Zurita, quienes, con apoyo incondicional, me han guiado a lo largo de la travesía de mi camino profesional y de la vida hasta este punto.

A mis hermanos, Daniel, Joselyn y Nao.
Quienes con paciencia estuvieron cuando más los necesite.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, gracias a la Universidad Nacional de Chimborazo, por darme la oportunidad de ser parte de la institución.

A mis maestros a lo largo de la carrera por recordarme la importancia de la responsabilidad y la ética.

A mis padres que a pesar de estar lejos han confiado en mí y me permitieron cumplir esta meta.

Y de manera principal agradezco a mi tutora Dra. Roció León, quien con paciencia y dedicación siempre estuvo para guiarme en este trabajo de investigación

ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA	
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL	
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTO	
ÍNDICE DE TABLAS	
ÍNDICE DE FIGURAS	
RESUMEN	
ABSTRACT	
CAPÍTULO I.	14
Introducción	14
1.1. Planteamiento del Problema.....	15
1.1.1. Formulación del problema	16
1.1.2. Preguntas directrices	16
1.2. Justificación	16
1.3. Objetivos	17
1.3.1. Objetivo General	17
1.3.2. Objetivos Específicos.....	17
CAPÍTULO II.....	18
2. Marco Teórico.....	18
2.1. Antecedentes	18
2.2. Contexto geográfico en Alausí.....	21
2.3. El ferrocarril en Ecuador.....	22
2.4. La rehabilitación del Ferrocarril en Alausí (2008-2010)	24
2.5. Imaginario social de los habitantes de Alausí.....	26
2.6. Memoria Histórica y su relevancia	27
2.7. Política de Conservación del Patrimonio en Ecuador	27
CAPÍTULO III.	29
3. METODOLOGÍA	29
3.1. Enfoque	29
3.2. Diseño de investigación	29
3.3. Tipo de investigación	29
3.4. Métodos.....	29
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	30
3.5.1. Técnicas	30
3.5.2. Instrumentos.....	31
3.6. Unidad de estudio	31
3.7. Método de análisis	31
3.7.1. Técnicas de análisis e interpretación de la información	31
3.7.2. Ficha para clasificar y seleccionar documentos	32
3.7.3. Procesamiento de datos	32

CAPÍTULO IV	34
4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	34
4.1. Resultados	34
4.2. Discusión.....	56
CAPÍTULO V.	65
4.3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	65
4.4. Conclusiones	65
4.5. Recomendaciones	66
BIBLIOGRAFÍA	67

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1: Proceso histórico de construcción del ferrocarril, tramo Pistishi- Alausí “el tren más difícil del mundo	46
Tabla 2: Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante relatos.....	47
Tabla 3: Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de fotografías.....	49
Tabla 4: Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de monumentos	52
Tabla 5: Contrastaste de histórico de rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) con la situación actual en los ámbitos de desarrollo urbano, turístico y patrimonial.....	52

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Mapa con la ubicación del cantón Alausí.....	22
Figura 2: Mapa que marca las dos principales rutas, para el transporte de comercio entre Guayaquil y Quito	23
Figura 3: Ruta del ferrocarril ecuatoriano.	23
Figura 4: Trenes en los Zigzags de la Nariz del diablo.....	24
Figura 5: Ubicación de la estación del ferrocarril de Alausí.....	25

RESUMEN

El ferrocarril de Alausí, una obra emblemática de Ecuador, fue objeto de un ambicioso proceso de rehabilitación entre 2008 y 2010. Su restauración no solo rescató un símbolo de progreso, sino que también reconfiguró el tejido social y económico del cantón. Esta investigación analiza la memoria histórica de los habitantes y su percepción sobre el impacto del ferrocarril en la comunidad, combinando metodologías cualitativas como entrevistas a moradores, comerciantes y autoridades, junto con el análisis documental y visual. Los hallazgos revelan que la rehabilitación impulsó una nueva etapa para Alausí, convirtiéndolo en un atractivo turístico clave que revitalizó la economía local. Se registró un aumento significativo en emprendimientos ligados al turismo, la creación de empleo y el fortalecimiento del sentido de identidad entre los pobladores. No obstante, la paralización del tren en 2020 generó un fuerte impacto negativo, con la pérdida de fuentes de ingreso y la reactivación del sentimiento de abandono. Pese a ello, la memoria del ferrocarril sigue viva en la comunidad, trascendiendo su función práctica para convertirse en un emblema de pertenencia y anhelo colectivo. Se concluye que la rehabilitación del ferrocarril fue un hito en la historia reciente de Alausí, con efectos profundos en la economía y en la memoria cultural de sus habitantes. Sin embargo, el cierre de operaciones expone la fragilidad de estos proyectos cuando no se garantizan planes sostenibles de mantenimiento y gestión.

Palabras claves: ferrocarril, Alausí, memoria histórica, rehabilitación, identidad, local, desarrollo.

ABSTRACT

The Alausí railway, an emblematic infrastructure project in Ecuador, underwent an ambitious rehabilitation process between 2008 and 2010. Its restoration not only revived a symbol of national progress but also reshaped the social and economic fabric of the Alausí canton. This study analyzes the historical memory of the local population and their perceptions of the impact of the railway on the community, adopting a qualitative approach that combines semi-structured interviews with residents, merchants, and local authorities, along with documentary and visual analysis. Findings indicate that the rehabilitation marked a new chapter for Alausí, positioning it as a key tourist destination and revitalizing the local economy through increased tourism-related ventures, job creation, and a strengthened sense of identity among residents. The railway became more than just a means of transportation; it emerged as a symbol of collective pride and hope for the future. However, the suspension of train operations in 2020 had a profound negative impact, resulting in income loss and reviving feelings of abandonment among the population. Despite this, the memory of the railway remains vivid, transcending its practical function to become a cultural emblem deeply rooted in community identity and shared experience. The study concludes that the rehabilitation of the railway was a milestone in Alausí recent history, with significant socio-economic and symbolic effects, though the closure of operations underscores the fragility of such projects in the absence of sustainable maintenance and management strategies.

Keywords: railway, Alausí, memory, rehabilitation.

Reviewed by:



MISHELL GABRIELA
SALAO ESPINOZA

Mg. Mishell Salao Espinoza
ENGLISH PROFESSOR
C.C. 0650151566

CAPÍTULO I.

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril ha trascendido en la historia de la humanidad desde su primera aparición en Inglaterra, pioneros en su construcción, inaugurado en 1830 su primera línea fue Liverpool-Manchester (Sanchez, 1994). Este medio de transporte funcionó como clave para la movilidad y desarrollo, el surgimiento de este no se limita simplemente en unir un motor con vagones para ponerlo a circular y cumplir con un servicio; su impacto tubo más poder. Ha sido partícipe de integración social, desarrollo económico, conectividad regional y a su vez ofrece un medio de transporte opcional.

En Ecuador, el ferrocarril se inauguró el 25 de junio de 1908 en Chimbacalle, Quito, este lugar marco el punto final de la construcción y se convirtió en un modelo que marcaría la sociedad de los ecuatorianos. Con una visión inicial, se buscaba conectar a la región Sierra con la Costa llegando a ser nominado durante su construcción como el “más difícil del mundo”. Esta obra, pese a múltiples intentos de sabotaje y una fuerte oposición durante el proceso de financiamiento lograría culminarse.

Según Ramos y Villegas (2017) en su estudio “Evaluación socioeconómica de la rehabilitación en estaciones y talleres ferroviarios localizados en el tramo Duran – Bucay”, con una visión de modernidad, el ferrocarril ecuatoriano presenta varios tramos de construcción que ayudaría a conectar las principales regiones del país, Costa y Sierra, y sus ciudades más importantes Guayaquil con Quito, para ello aparecieron trayectos como el de Chimbo al río Chanchan, la Nariz del Diablo entre Alausí y Sibambe el cual era un tramo en zigzag este se caracterizaría por ser muy empinado hasta llegar a la región tropical de la costa ecuatoriana, facilitando la conexión con Guayaquil, además que tener en cuenta destacar también trayecto Duran a Riobamba y el Riobamba a Quito el cual ayudaría a la culminación del mismo.

La llegada del ferrocarril a Alausí marcaría historia de la comunidad local, abriendo un punto de flujo económico importante gracias a turistas de todas partes del mundo que llegan a experimentar la belleza de sus paisajes andinos y a su vez la riqueza cultural, esta transformación sería responsable de la creación de múltiples oportunidades en ámbitos sociales, económicos y culturales.

Para este proyecto se resalta un enfoque cualitativo, diseño descriptivo lo que permitirá profundizar en el estudio de las percepciones del evento por parte de los habitantes. Además, se analizaron diversos documentos oficiales, fuentes escritas, materiales iconográficos, orales que aportarán contextos y antecedentes esenciales. Técnicas: entrevista, encuesta, toma fotográfica, observación, elaboración de mapa ruta del ferrocarril en Alausí rutas. Instrumentos: cuestionario semiestructurado para entrevista, ficha de observación, croquis de las rutas, técnicas de análisis e interpretación de la información, ficha para clasificar y seleccionar documentos históricos. Esta combinación de técnicas

permitirá una comprensión matizada del impacto del ferrocarril en la ciudad de Alausí. La investigación tiene la siguiente estructura:

En el capítulo I se realizó una introducción hacia el tema que se va abordar, el planteamiento del problema, así como el planteamiento de los objetivos general y específico los cuales están relacionados con la rehabilitación del ferrocarril en Alausí, a abarcar los ámbitos histórico-social, cultural, documental, turístico y patrimonial, además se incluyó la justificación del proyecto de investigación, en el cual se destaca la importancia y relevancia del mismo.

En el capítulo II se refiere a los referentes teóricos y enfoques que apoyan en la comprensión del evento desde todos los aspectos posibles, lo cual permitió un mejor contexto a la investigación.

En el capítulo III se presenta la metodología de la investigación la cual es de carácter descriptivo y por ende se buscó seguir cada uno de los objetivos para dar cumplimiento a la problemática planteada. Además, en este capítulo se detallará técnicas e instrumentos y los métodos de análisis y procesamientos de datos utilizados.

El capítulo IV consiste en resultados y discusiones, teniendo en cuenta los 3 objetivos específicos, además se analizan las técnicas e instrumentos utilizados.

En el capítulo V se da a conocer las conclusiones y las recomendaciones de la investigación.

1.1.Planteamiento del Problema

Si bien existen múltiples análisis sobre el tema del ferrocarril en Alausí, se necesita profundizar el estudio de este mediante la memoria histórica y la percepción de sus pobladores. Teniendo claro que existen varios artículos y también documentos históricos sobre el lugar, en la mayoría existe la incógnita de los afectados, la percepción de la población local, los cambios en la vida de los habitantes y a su vez sus beneficios con la iniciativa.

El abordar cuestiones como la importancia del evento para la comunidad local y el comprender como se transformaron distintas dinámicas en la zona por otro lado, esta investigación buscaría llenar vacíos que han quedado sin explorar en la literatura académica, aspectos que han recibido escasa atención y que son fundamentales para comprender de una manera más completa la rehabilitación del ferrocarril en Alausí sin dejar puntos importantes que podrían decir más de lo que habitualmente se sabe.

Entre el año 2008 y 2010 la rehabilitación de transporte ferroviario generó transformaciones en comunidades cercanas y a su vez fortaleció la identidad local (Barreno y Brito, 2015). La investigación de este tema puede influir en la memoria colectiva en este caso local, el cual muchas de las veces son segadas por falta de reconocimiento. La memoria colectiva busca integrar el legado de aquellos que participaron directamente en un evento,

para transmitir y reinterpretar, esto es posible en conjunto de instituciones y comunidades, que buscan darle sentido a un legado (Lozano y Avendaño, 2018)

Es relevante comprender cómo la rehabilitación del ferrocarril ha influido significativamente en la económica y el turismo de Alausí, para que las nuevas generaciones desde una perspectiva más crítica puedan valorar el lugar donde se desenvuelven. Sin embargo, existen limitadas investigaciones enfocadas a las incógnitas de los procesos de adaptación que vivieron los pobladores, desde la rehabilitación del ferrocarril hasta el establecimiento de este como pieza fundamental en la localidad.

Por esta razón, esta investigación busca comprender y profundizar en la memoria histórica de sus habitantes y actores clave, con el fin de tener una perspectiva más completa sobre la reimplementación del ferrocarril en Alausí.

1.1.1. Formulación del problema

- ¿Cómo se preserva la memoria histórica de la rehabilitación del ferrocarril entre los años 2008 y 2010?

1.1.2. Preguntas directrices

- ¿Cuál es el proceso histórico de la construcción del ferrocarril, tramo Pistishi-Alausí “el tren más difícil del mundo”?
- ¿Cómo puede la recopilación de relatos, fotografías y materiales históricos ayudar a examinar el proceso de construcción del ferrocarril, tramo Pistishi-Alausí?
- ¿Cuáles son las principales diferencias del ferrocarril en Alausí (2008 y 2010) y su situación actual en los ámbitos desarrollo, urbano, turístico y patrimonial?

1.2. Justificación

A través de esta investigación se determinará la memoria histórica de los habitantes y actores participantes en la rehabilitación del ferrocarril, entendiendo y profundizando como este proceso influye en la comunidad local y en su identidad.

En diferentes lugares del mundo el ferrocarril fue visto como un medio de transporte idealizado por muchos como una máquina del progreso, el cual traería prosperidad y múltiples cambios al lugar que llegase, en Ecuador no fue la excepción puesto que se convirtió en un símbolo tanto de identidad como de desarrollo, en especial en regiones más vinculadas a él como Alausí, donde tendría una gran acogida y formaría parte importante de su historia dejando un legado en su comunidad. Por lo tanto, la memoria histórica es un proceso el cual se basa en recuerdos para dar sentido a eventos que ya pasaron, estos pueden ser colectivos o a su vez personales, mediante estos recuerdos las personas pueden formar identidad (Torres, 2013).

La falta de atención hacia opiniones y experiencias de comerciantes del sector de Alausí aledaños a la estación, se debería a que muchas de las veces las investigaciones generalmente se enfocan en lo que son los aspectos históricos bibliográficos del ferrocarril;

Es viable esta investigación debido a la disponibilidad de diversas fuentes tanto documentos históricos, bibliográficos como testimonios de la memoria histórica de habitantes y comerciantes de Alausí. El tema es relevante en la actualidad por los múltiples esfuerzos por parte de diferentes entidades más que todo cantonales para que no desaparezca este patrimonio.

Un ejemplo es la rehabilitación de un tramo en Riobamba, desde la estación principal hasta los talleres de mantenimiento, según La Prensa Chimborazo, se ofrecieron viajes gratis del 13 al 15 de septiembre, por la Fundación del Ecuador (Trujillo, 2024). Con la investigación se pretende ayudará a buscar oportunidades de este tipo de procesos, examinando la percepción de los habitantes y su conexión con este evento será de apoyo por otro lado a valorar aún más su patrimonio ferroviario y la importancia en conservar su historia promoviendo mediante esto la pertenencia.

Por otro lado, este estudio servirá para comprender plenamente el impacto de la rehabilitación ferroviaria en Alausí, puesto que la investigación exploraría las diferentes dinámicas de los habitantes, espacios de encuentro y generado nuevas redes de apoyo entre comunidades locales y visitantes, dándonos un enfoque más allá de lo meramente histórico, esta investigación nos ofrecerá una percepción más a profundidad de la comunidad, se busca resaltar el papel de ferrocarril como un catalizador de interacción social y creatividad comunitaria, aspectos que enriquecen profundamente.

1.3.Objetivos

1.3.1. Objetivo General

- Analizar la memoria histórica generada en los moradores de Alausí con la rehabilitación del ferrocarril entre los años 2008-2010.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Examinar el proceso histórico de construcción del ferrocarril, tramo Pistishi- Alausí “el tren más difícil del mundo”.
- Indagar el proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de relatos, fotografías, monumentos.
- Contrastar la memoria histórica de rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) con la situación actual en los ámbitos de desarrollo urbano, turístico y patrimonial.

CAPÍTULO II.

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

Se realizó una revisión bibliográfica de investigaciones relacionadas con rehabilitación del ferrocarril, memoria histórica y preservación de patrimonio, abarcando estudios tanto internacionales y nacionales, con el propósito de tener una perspectiva crítica y una base de criterio que serviría para la orientación de esta investigación.

De acuerdo con Álvarez (2016) en su estudio "Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo", la importancia de la red ferroviaria radica en su capacidad de alterar diferentes ciudades, modificándolas desde lo estructural hasta lo económico. Además, se mencionan las condiciones geográficas que se enfrentaban las construcciones de los tramos, destacándose como motivación de cumplimiento, los beneficios de poseer una línea ferroviaria a futuro.

Tal como expone Lalana (2012) en su investigación "Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural", los ferrocarriles tienen un papel de suma importancia en el desarrollo tanto urbano como industrial, enfrentan varios desafíos desde la preservación de su infraestructura, la protección de los paisajes asociados y diferentes conflictos económicos y sociales, debido que su presencia influye en diferentes cambios notorios para entorno y comunidad. En particular, el ferrocarril de Darjeeling se puede notar como este patrimonio ha enfrentado retos para preservar su autenticidad histórica y su infraestructura debido a su ubicada en paisajes montañosos que le dan un valor único. Además, la rehabilitación de este ha impactado positivamente en la cultura y su método de fomentar el turismo atrayendo gente de todos tipos de lugares del mundo y nacionales.

En el análisis de Zarama (2016) titulado "Historia del ferrocarril de Nariño", sostiene que los habitantes del actual departamento de Nariño hasta inicios del siglo XX carecían de vías adecuadas por lo que la comunicación en la región Andina con el Océano Pacífico resultaba algo casi imposible debido a la dificultad de movilidad, alrededor de 1860 la población del lugar se cansaría de la situación y exclamaría un sistema férreo lo cual se concluiría en el año 1924 pero habría que destacar que en aquella obra existirían múltiples trabas, además de un olvido por autoridades, a pesar de eso se lograría conectar vías, logrando comunicación, movimiento económico y un avance en la infraestructura de las zonas.

De acuerdo con Jauregui (2004) en su investigación "Historia de los transportes, siglos XVI al XX", la investigación nos da a conocer sobre la historia del transporte y su enfoque en la evolución en el siglo XX. Expone como México vivió la transformación mediante la inclusión de diferentes modos de transporte como los fueron el ferrocarril, carreteras, los puertos y la aviación, años más tarde los automóviles y como último siendo los aviones, en este caso centrándonos más en los ferrocarriles, se enfoca a Porfirio Díaz

como elemento clave en el mismo y la Revolución mexicana como afectaría el proyecto de infraestructura y los diferentes esfuerzos para comprender la expansión de vías férreas.

En palabras de Gallardo (2021) en su estudio “El sueño jamaquino: trabajo y maltrato durante la construcción del ferrocarril ecuatoriano”, la construcción del ferrocarril en Ecuador marcaría un antes y un después siendo una de las obras más importantes en la historia del país, ayudando a fortalecer a su vez la economía y se presentaría en constantes cambios mediante la construcción de los nuevos tramos, pero el objetivo principal era mejorar la conexión de la costa ecuatoriana con la sierra, para ser específicos a Guayaquil con Quito, impulsando así el desarrollo nacional en el sistema de transporte.

Con la llegada de Eloy Alfaro y su triunfo con la Revolución Liberal en 1895 se retomaría esta idea de su reconstrucción, en 1896 se comenzaría la vía de Duran-Chimbo con el objetivo de llegar a Quito, con la firma de Harman en el contrato iniciaría la construcción del ferrocarril ecuatoriano, los trabajadores jamaquinos llegarían a sectores como Bucay y Sibambe como acuerdo de los contratos firmados por P. Mac Donald, estas personas serían ocupadas para la construcción férrea, estas mismas personas serían víctimas de discriminación por la policía ecuatoriana de Sibambe-Alausí y por supervisores e ingenieros norteamericanos

En cambio, las palabras de Barreno y Brito (2015) en su estudio “La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio”, la investigación aborda la importancia de la red ferroviaria en el Ecuador, y menciona que gracias a su inversión por parte de sectores públicos y privados sería considerado como una alternativa al desarrollo lo cual convertiría a diferentes zonas aledañas a las vías en potenciales atractivos turísticos con dinamización en su desarrollo, ofreciendo a estos pobladores diferentes oportunidades. Durante el siglo XX, la construcción de las vías férreas sería aptas de lograr una conexión entre diferentes poblados siendo beneficioso en comercio, movilidad y el turismo.

Por otro lado, en la investigación realizada por Medina (2019) en su estudio “Construir la República práctica: Estado, vías de comunicación e integración territorial en Ecuador, 1883-1895”, se enfoca en la estrategia de integración territorial que fue promovida por “Progresistas” entre los años de 1883 y 1895, nos da a conocer los diferentes papeles del estado y sus obras públicas como promotor para los proyectos ferroviarios que conectarían la Costa con la Sierra, restauración de la Escuela Politécnica fundada por García Moreno con el fin de formar ingenieros capaces de apoyar los proyectos de infraestructura en el país en este caso con la construcción del ferrocarril y establecimiento de infraestructura institucional la cual era enfocada en las obras públicas.

Para Cuéllar (2010) en su artículo “Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la revolución industrial”, los humanos desde sus inicios han buscado la máxima eficiencia en movilidad y a su vez transporte de bienes, es así como se han planteado como resolver estas dos cuestiones lo que gracias a ellas se presentaría una estimulación en transformaciones del transporte orientado a facilitar intercambios y a su vez movilidad.

Desde mediados del siglo XIX, las personas por lo general al ver el ferrocarril lo relacionaban con la modernidad y transformación, pues en los lugares que se contaba con este transporte se tenía una percepción de progreso y avance tecnológico, esencial en pueblos cercanos pues experimentaban creciente prosperidad.

Estas máquinas se extenderían por todo el mundo, desde Inglaterra hasta los Alpes, el oeste estadounidense, India, los Andes, Siberia y las selvas africanas (Sevilla, 2008, p.9).

Aquel lugar donde llegaba el tren era visto como algo milagroso capaz de cambiar vidas desde las perspectivas de las personas, cuando llegaba hay que tener en cuenta que si tenía cambios significativos ciudades y pueblos por donde este pasara y era notable por su poder inminente.

Para Capel (2007) en su estudio “El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades”, el ferrocarril revolucionó las estructuras sociales y económicas en prácticamente todas las regiones del mundo a las que llegó, este tendría la capacidad de tener una gran influencia en la organización del territorio mediante la evolución de sus redes en las ciudades, aun siendo de suma importancia para el desarrollo de la infraestructura en las ciudades las redes por lo general serían construidas por empresas privadas desde el mismo siglo XIX se intentarían diferentes implementaciones para la regulación e intentos de intervención por parte de participación pública.

La capacidad del ferrocarril para unir diferentes localidades, ciudades e incluso continentes fomentaría el intercambio masivo y el transporte, generando un impacto significativo. El transporte y comunicación promovería la posibilidad del avance en la industria y comunicación acelerando el proceso de modernidad y a su vez siendo uno de los primeros pasos para la globalización.

Coulls (1999) en su investigación “Railways as World Heritage Sites”, menciona que en Asia, el ferrocarril tuvo un papel fundamental en la organización de los territorios y en el avance del intercambio de productos, el ferrocarril del Himalaya de Darjeeling construido entre 1879 y 1881, creado en ascendencia en zigzag y cinco bucles para ganar altitud debido a el terreno montañoso, construido para conectar principalmente las zonas montañosas del Himalaya y las llanuras de Siliguri (India), permitiendo transportar grandes cantidades de productos agrícolas y materiales esenciales para el sector de la construcción, por la ubicación del ferrocarril en lugares inhóspitos sufrirían, sus vías han sufrido múltiples desastres los cuales han impulsado a constantes rehabilitaciones y mejoras.

Según Seisdedos (2009) en su artículo “Ferrocarril transandino”, el ferrocarril también marcó un antes y un después en América Latina, donde la construcción de líneas ferroviarias ayudo a superar barreras geográficas imponentes mediante las nuevas conexiones, en este caso en los Andes. En este contexto, países como Argentina y Chile experimentaron un crecimiento económico impulsado en gran parte por el acceso al mercado global como ejemplo su tren Transandino, el cual fue realizado a través de la cordillera de

los Andes con el fin de conectar ambos países, permitió como punto principal el intercambio comercial en especial de artículos manufacturados, agrícolas y mineros y por otro lado movilidad humana, aunque muy limitado.

El cantón Alausí, creado en 1824 por el Congreso de la Gran Colombia, se encuentra al sur de Ecuador, en la cordillera de los Andes, dentro de la provincia de Chimborazo. 23). Constituye una parroquia urbana y 9 parroquias rurales (PDOT Alausí, 2020).

Según el PDOT del cantón Alausí (GADMA, 2020) el territorio se caracteriza por una diversidad de diferentes pisos climáticos esenciales para distintas actividades que favorecen tanto flora como a la fauna. Esta riqueza da paso a la cosecha de distintos productos agrícolas y por ende a una biodiversidad importante para actividades económicas como agricultura y ganadería lo cual es el soporte fundamental en su economía, en conjunto con el turismo.

Además, Alausí es una región de gran valor histórico y patrimonial, que contribuye a su identidad cultural, en tantas generaciones de siglos, ha inculcado un espíritu de pertenencia y orgullo por su tierra, manifestado en fiestas populares, costumbres y en la dedicación por la protección de su entorno natural y arquitectónico. Este patrimonio vivo fortalece la cohesión social en el cantón y lo ayuda a destacarse como un territorio donde se combinan los legados ancestrales con los valores de la comunidad actual y resiliente.

Alausí no solo es valor cultural, sino que también tiene una infraestructura histórica que lo convierte en un punto de referencia para los viajeros y académicos interesados. Su arquitectura colonial y sus antiguas estaciones de tren, son patrimonios de una época de auge ferroviario y el impacto de este medio de transporte en la integración regional. La permanencia de estos sitios, así como la preservación de prácticas agropecuarias por parte de sus parroquias rurales, demuestran su respaldo y cumplimiento de la comunidad para mantener orgulloso su legado.

Con el pasar del tiempo, se ha configurado una cultura local con ayuda de diversos grupos se terminaría mezclando tradiciones y costumbres, lo cual ha dado como resultado a la distinción de otros pueblos. Uno de los mayores impulsores de identidad cultural en Alausí es el atractivo de la Nariz del Diablo, montaña con rostro humanoide a la que se tiene acceso en tren, considerada la más difícil del mundo (GADMA, 2020).

Además de ser una de las zonas incluidas por la Gran Colombia, Alausí cumpliría un papel de suma importancia al buscar el fortalecimiento de la comunidad andina y su conexión con la Costa en la época de la República del Ecuador con la construcción del ferrocarril, siendo este uno de los proyectos más ambiciosos del país y del continente.

2.2.Contexto geográfico en Alausí

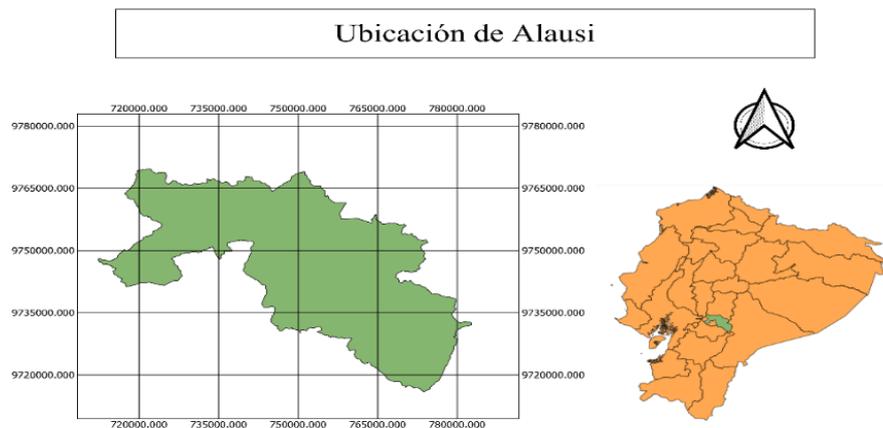
Ecuador es un país latinoamericano situación en el noroccidente de América del Sur, al norte limita con Colombia y al sur con Perú, está dividido administrativamente en 24

provincias y 4 regiones las cuales tienen flora y fauna endémica, entre sus provincias se hace un enfoque en una en específico Chimborazo, esta cuenta con 10 cantones entre los cuales se encuentra Alausí.

Alausí es una pequeña ciudad ubicada en el cantón del mismo nombre perteneciente a la provincia de Chimborazo, ubicada a dos horas de Riobamba. Con una altura promedio de 2.540 msnm. Y una temperatura de 14 a 15°C, tiene una superficie de 1.707 km² (Blandín, et al, 2008, p.16).

Figura 1

Mapa con la ubicación del cantón Alausí



Nota: ubicación exacta del cantón Alausí dentro del mapa del Ecuador (Elaboración propia).

El cantón de Alausí se caracteriza por sus atractivos como la ubicación, delimitada con territorios como Riobamba, Cuenca y Guayaquil, obtuvo su independencia en 1820 y proclamado cantón en 1824 (Blandín, et al, 2008, p.16).

La ubicación geográfica de Alausí ha determinado la evolución económica y cultural local, en donde la agricultura, comercio y turismo, se fortaleció gracias al ferrocarril como eje principal del desarrollo, por otro lado, sería un punto referencial para el desarrollo del transporte en la historia ecuatoriana.

2.3.El ferrocarril en Ecuador

En el Ecuador al igual que en otros lugares del mundo marcaría un antes y un después la culminación de su principal vía que tenía como objetivo el unir las dos capitales más importantes del país a inicios del siglo XX, a mediados del siglo XIX era admirado por muchos y considerado como un símbolo del progreso.

Figura 2

Mapa que marca las dos principales rutas, para el transporte de comercio entre Guayaquil y Quito



Nota: Rutas de intercambio de producción agrícola y pecuaria entre la región sierra y costa del Ecuador (Sevilla, E., 2008, p.54).

Era la obra que superaría el atraso, transformaría relaciones sociales y fomentaría comercio. La revolución, el liberalismo y la modernidad se asociaban al avance del tren (Sevilla, 2008), p.86).

El ferrocarril en el Ecuador fue una iniciativa del presidente Gabriel García Moreno en la década de 1860. Según Sevilla (2008), se habrían propuesto diferentes rutas, en ellas se incluía tramos importantes como las vías entre Babahoyo y Quito, Ibarra y el Pailón. Con el estudio y conocimiento adquirido en el transcurso de la construcción de estos tramos se tenía en cuenta que se podía lograr la conexión.

Figura 3

Ruta del ferrocarril ecuatoriano.



Nota: figura que refleja las principales rutas del ferrocarril ecuatoriano (Barreno y Brito, 2015, p.1925)

Hay que tener en cuenta que en el mandato del presidente Gabriel García Moreno solo se llegarían a construir alrededor de cuarenta km, por lo que en las siguientes décadas se tendría al proyecto casi en el olvido, prestándole poco interés por el mismo motivo, avanzaría lentamente retrasándolo y conforme con eso salían distintas cuestiones de inconformidades, como contratos que no podían ser financiados por medio de renegociaciones para su financiamiento.

Según Uggen (2004) en su estudio “Archer Harman y el ferrocarril del sur”, menciona al empresario de 38 años, quien organizó la construcción del ferrocarril del sur en Ecuador, buscando la oportunidad de volverse rico. Archer Harman habría trabajado junto a su padre en Estados Unidos de América en múltiples contratos para la construcción del ferrocarril en Virginia, Kentucky y Pennsylvania, fracasando en Kentucky y ejerciendo como presidente de ferrocarriles en Florida, su verdadero talento parecía estar en el rol de promotor. Durante el mandato de Alfaro fue agredido y apodado por la oposición como “yanqui explotador” y a su vez “ladrón” debido a múltiples denuncias de la calidad del producto para la construcción e incapacidad de cumplir con su primer contrato, pero a pesar de las críticas se esforzó para hacer realidad el “ferrocarril más difícil del mundo”.

Figura 4

Trenes en los Zigzags de la Nariz del diablo



Nota: La Nariz del diablo, en Alausí, con sus angostas rutas. (Harman y Robinson, 2007, p.129)

2.4.La rehabilitación del Ferrocarril en Alausí (2008-2010)

Fue un hecho importante, debido a la generación de diversas oportunidades que brindó el mismo, las poblaciones cercanas a las vías ferras serían las principales beneficiadas directamente (Barreno y Brito, 2015).

En Alausí entre los años 2008 y 2010, marco un momento significativo en el transporte y desarrollo patrimonial, el fin del proyecto era la rehabilitación de unos de los

patrimonios más significativos del país, el cual había sido abandonado debido a diversos factores tanto económicos como dificultades técnicas que tendían a llevar un mantenimiento continuo. “En 2008, Chimborazo atrajo a 32,012 turistas y en 2009 a 36,262” (El Comercio, 2010).

En 2008, el ferrocarril de Ecuador fue declarado Patrimonio Cultural por su relevancia como Monumento civil e histórico (Barreno y Brito, 2015, p. 1921).

Figura 5

Ubicación de la estación del ferrocarril de Alausí.



Nota: ubicación específica de la estación de Alausí incluyendo calles aledañas y sus alrededores (Elaboración propia).

El ferrocarril, especialmente en el tramo conocido como "la Nariz del Diablo", es considerado uno de los más complejos del mundo debido a su geografía accidentada y a retos técnicos que su construcción implicó. Su rehabilitación fue vista como la oportunidad para recuperar una infraestructura útil para el turismo además una parte fundamental de la identidad cultural.

Según Cevallos y Ponce (2021), en su investigación “Rehabilitación del patrimonio ferroviario en Pistishí, Alausí?”, tras la activación en la comunidad de Pistishí, específicamente en el sector de Sibambe, se organizarían los moradores para sacar provecho de esta oportunidad, mediante la elaboración de productos turísticos, artesanías y danzas folclóricas.

En 2007 el presidente Rafael Correa, restauró el ferrocarril ecuatoriano con el propósito de preservar la estética, valor histórico y a su vez una opción para el turista a través de los servicios ferroviarios, en otras palabras, se buscaba mediante el mismo transmitir la

esencial cultural como parte del patrimonio del país, promoviendo el turismo y el fortalecimiento de la identidad ecuatoriana.

“Según el Censo Nacional Económico 2010, Alausí tenía 125 establecimientos de alojamiento y restauración” (CNE, 2010), lo cual según Cevallos y Ponce (2021), en su investigación “Rehabilitación del patrimonio ferroviario en Pistishí, Alausí”, menciona mediante un análisis que estas cifras son la base para comprobar que el ferrocarril en Alausí fue un factor que transformo, mediante la activación de distintas actividades las cuales fueron más integradoras.

La inversión en diferentes infraestructuras y la promoción del turismo en Alausí logro la generación de empleos y el desarrollo sostenible de negocios en la localidad, como lo son restaurantes, hoteles, tiendas de artesanías, agencias de eventos y viajes entre otras. El ferrocarril formaría la parte esencial para el crecimiento económico de Alausí.

Este proceso de rehabilitación marco el interés de muchos ecuatorianos y a su vez de gente extranjera al ser un proyecto que trataba de renovar la cultura ferroviaria del Ecuador, mediante la promoción del bien material e inmaterial, para Alausí fue una oportunidad tanto de infraestructura como de despertar el sentimiento de pertenencia y orgullo a su historia mediante el fortalecimiento de la memoria historia a través del transporte que había sido tan fundamental en la historia del país.

2.5.Imaginario social de los habitantes de Alausí

Según Berrones (2019) en su investigación “El simbolismo del ferrocarril en Alausí, enero-junio 2018”, la construcción del ferrocarril en Alausí ha sido considerada como la del “ferrocarril más difícil del mundo”, menciona que cuando hablamos de estos imaginarios sociales nos referimos en prácticas sociales y la capacidad de recrear un evento que ayudaría a mantener vivo un recuerdo, esta se mantendría viva a través de tradiciones o memoria histórica, muy común en la cultura o elementos de identidad .

Se puede relacionar el símbolo de desarrollo que sostiene los habitantes del ferrocarril en base a este argumento, refiriéndose al mismo como su imaginario social debido que se construyó en base a su memoria histórica y prácticas. Para los habitantes en 2008-2010 se les reavivo este imaginario creando expectativas económicas y sentido de identidad en base a propuestas del gobierno de turno.

Según García (2007) en su estudio “El ferrocarril más difícil del mundo “menciona que el ferrocarril a través de su imaginario social contribuyo como un símbolo de cooperación hacia el país en donde enfatiza que se pueden afianzar nexos interregionales para impulsar la modernidad. En este sentido se entiende que el ferrocarril en Alausí generaría ideas con expectativas económicas y fortalecimiento del transporte, como se tiene entendido que fue un sector que se movía económicamente gracias al mismos en años pasados pudieron haberlo comparado agregando en especial beneficios.

2.6. Memoria Histórica y su relevancia

“La memoria histórica se forma a partir de ritos y eventos que enriquecen la cultura colectiva, respondiendo a la necesidad de comprender el presente” (Sesma, 2003, p.17).

Según Torres (2013), en su investigación “La memoria histórica y las víctimas”, la memoria no solo se limitaría a los recuerdos, esta sería más una actividad en la que se construye interpretaciones de nuestras vidas y de quienes participan. Es decir que implicaría dar sentido a hechos y conectarlos con la identidad.

“La memoria histórica no solo trata de recordar el pasado sino en buscar la manera en que se pueda potenciar el futuro en base a el mismo” (Torres, 2013).

En otras palabras, la memoria histórica es importante para la identidad de los pueblos y sociedades, esto permite tener en cuenta diferentes acontecimientos que han moldeado la cultura, valores y las estructuras sociales que se conocen hoy en día. Mediante ella se mantendrían en cuenta diferentes recuerdos, tradiciones y experiencias, que mediante generación en generación se pasan ayuda a tener en cuenta ese sentido de pertenencia.

2.7. Política de Conservación del Patrimonio en Ecuador

La Política de Conservación del patrimonio en Ecuador ha sido un punto importante para la preservación de la historia y cultura que abunda el país, en esto se incluye el ferrocarril ecuatoriano, considerado un símbolo de progreso y a su vez identidad. En el Ecuador el sistema ferroviario en el siglo XIX y a principios del XX, representaría la conexión de diferentes puntos del país, este evento ayudaría a diversificar la cultura y sociedad del país, aunque luego la prosperidad este transporte llegaría a sufrir el deterioro y abandono por parte de las autoridades.

Con el paso del tiempo debido a este problema se llevaría a cabo la implementación de políticas de rehabilitación, específicamente en el mandato del gobierno de Rafael Correa Delgado, en lo cual podemos evidenciar este contexto en el Plan Nacional para el Buen Vivir del año 2009 al 2013, en el cual hay que destacar diversas políticas para la valorización del patrimonio material y a su vez con la sostenibilidad ambiental, lo cual podemos relacionar con el ferrocarril y sus entornos, en especial a resaltar la Nariz del Diablo cual fue crucial para la economía de la localidad y a su vez la preservación del valor histórico del trayecto.

La conservación del patrimonio en el Ecuador desde hace décadas se ha ido fortaleciendo. Este enfoque se refleja en el Plan Nacional el Buen Vivir 2009-2013, específicamente en el objetivo 8: Estrategia Territorial Nacional, que incluye el apartado 8.7 Potenciar la diversidad y el patrimonio cultural. El plan señala que:

El patrimonio cultural ecuatoriano, tangible e intangible, incluye lenguas, expresiones, edificaciones, documentos, objetos y creaciones artísticas, formando un rico bagaje cultural diverso (Plan Nacional para el Buen vivir (SENPLADES, 2009, P. 394).

En este contexto el Ecuador ha reconocido la importancia de preservar tanto bienes culturales materiales como inmateriales capaz es de dar a conocer a las futuras generaciones acerca de su historia, por lo que, al hablar del patrimonio tangible, podemos relacionarlo de manera directa con el ferrocarril, el cual incluiría toda la infraestructura de este. Su rehabilitación no solo significo el ponerlo a funcionar nuevamente sino una revaloración de este mediante la restauración, buscando así devolverle el significado tanto histórico como cultural que tenía.

El ferrocarril como patrimonio intangible lo relacionaríamos está vinculado con las diversas narrativas, costumbres y expresiones culturales que surgieron de las comunidades locales gracias a la presencia de este transporte, ahí a destacar la tan icónica frase del “tren más difícil del mundo” misma que refleja la dificultad de su construcción y el cómo se volvió esto la identidad de toda una comunidad más específicos de los habitantes de Alausí.

CAPÍTULO III.

METODOLOGÍA

3.1.Enfoque

El enfoque utilizado fue de carácter cualitativo. Según Monje (2011), se centra en entender a los sujetos de investigación y desde el punto de vista de experiencias o contexto, en otras palabras, busca la interpretación de cada persona y su percepción, es decir que en este ámbito la investigación se adentró en el pensamiento crítico de cada uno de los habitantes de Alausí y saber sobre su expectativas, vivencias o recuerdos de la rehabilitación del ferrocarril entre 2008-2010.

3.2.Diseño de investigación

La investigación fue de diseño descriptivo, implicó un estudio directo hacia representantes específicos y a habitantes de Alausí, además se complementó con una revisión bibliográfica de documentos afines al tema para tener en cuenta a profundidad en historia y sucesos relevantes a la rehabilitación del ferrocarril.

3.3.Tipo de investigación

Cabe mencionar que la investigación tuvo un enfoque descriptivo, ya que se dedicó a entender y describir la realidad referente a la reimplementación del ferrocarril en Alausí. De tal manera, no solo fijo el estatus sobre el cual se debía hacer el análisis comparativo con respecto al caso, es decir, el período de rehabilitación 2008 a 2010 y el momento actualizado en el caso 2025.

Por otro lado, la investigación se encuadró como un estudio de campo, ya que se abocó a investigar in situ la problemática pertinente. A su vez, la recolección de datos contó con la aplicación de instrumentos enfocados en la población de Alausí, por lo que se logró una aproximación empírica frente a la experiencia y percepción de la comunidad.

De igual forma, la investigación tuvo un carácter documental, ya que se compuso de la recopilación de información de diversos autores que abordaron la temática desde un enfoque analítico. De esta forma, se logró obtener una visión holística y profunda en relación con los tramos ferroviarios, actores involucrados, historia y beneficios a raíz de la rehabilitación.

3.4.Métodos

Según Murillo y Martínez (2010), el método etnográfico se trata sin más de un método clave para describir y entender a una cultura o comunidad, lo cual ayudó a mejorar la comprensión de los estilos de vida de estos grupos de individuos que comparten un entorno en común. En la investigación este método cumplió un papel importante, puesto que permitió recopilar los relatos y experiencias de los habitantes y participantes de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí, por otro lado, da un valor más enriquecedor a la investigación al tratar directamente con los involucrados, al capturar sus perspectivas individuales y colectivas.

Para llevar a cabo el método etnográfico se realizó una serie de procesos. En primer lugar, se determinó la técnica en este caso participante debido a que se recopiló información. Luego se seleccionaron los informantes, por lo tanto, se escogió personas aledañas a la estación del tren como emprendedores y autoridades locales cercanas. Después se ocupó la recogida de datos y la determinación de la estancia en el escenario, este proceso implicó la observación y registro de las interacciones que se realizaba con los individuos de estudio de lo cual se obtuvo notas de campo, grabaciones de voz y fotos. A continuación, se procesó la información recopilada lo cual permitió identificar información relevante para complementar la investigación. Finalmente se elaboró el informe en el cual se realizó un análisis de los resultados con relación a cada objetivo.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se empleó y se aplicó diferentes instrumentos y técnicas los cuales fueron esenciales para completar la investigación, estos fueron escogidos de manera minuciosa para asegurar que se cumplieran con los objetivos y así permitirnos abordar el tema con la información necesaria.

3.5.1. Técnicas

Se obtuvo un conjunto de datos cualitativos a través de entrevistas semiestructuradas, permitiendo plasmar distintas visiones sobre la rehabilitación del ferrocarril en Alausí. Las preguntas definidas de antemano presentaron la ventaja de conseguir información estructurada, y espacios abiertos de consulta abrieron la posibilidad de explorar discursos más amplios. Se entrevistó a comerciantes; moradores con relación a la actividad ferroviaria; y autoridades locales, de tal forma que se logró una visión más completa del proceso de restauración y su relación con la comunidad.

Se realizó un registro fotográfico de las estaciones; entornos cercanos; y tramos puntuales entre Pistishi y Alausí. Las imágenes obtenidas fueron confrontadas con registros visuales de un periodo de entre 2008 y 2010, lo cual permitió el análisis de las transformaciones de la infraestructura ferroviarias. Esta comparación posibilitó la revisión de las condiciones actuales de los espacios sometidos a rehabilitación y la identificación de deterioros o mejoras durante el paso del tiempo.

Se observó directamente la condición actual de vagones; locomotoras; y edificaciones vinculadas al ferrocarril, incluyendo estaciones u otras infraestructuras. También se documentaron las actividades económicas y sociales relacionadas con el tren; la forma en la cual la población interactúa con la estación en Alausí; y el uso turístico del tramo recuperado. La observación detallada permitió registrar dinámicas que no habrían sido observables solo a partir de entrevistas o la revisión documental.

Se elaboró un mapa de ruta ferroviaria de Alausí para representar visualmente los tramos recuperados, permitiendo identificar puntos estratégicos relacionados con el turismo y la actividad ferroviaria. La cartografía generada contribuyó a la comprensión de los

procesos relacionados con los trayectos; las interacciones en el territorio; y la distribución geográfica de los elementos patrimoniales ferroviarios.

3.5.2. Instrumentos

Se aplicó el cuestionario semiestructurado para obtener información directamente de los involucrados en el suceso; la formulación de preguntas abiertas permitió explorar sus expectativas y experiencias en profundidad, lo que posibilitó registrar con mayor detalle su memoria histórica.

Por otro lado, a través de la ficha de observación, se registraron de manera visual y descriptiva los distintos aspectos de la investigación; el estado actual en que se encuentran el ferrocarril, sus estaciones y alrededores, así como la actividad comercial en torno al tren. Esta técnica contribuyó a enriquecer la información cualitativa con evidencias respecto al escenario del estudio; permitiendo un registro más explícito de la relación entre la infraestructura del tren y la vida diaria de las personas.

El uso del celular resultó indispensable en la recopilación de material fotográfico; permitió capturar imágenes de áreas de interés como la estación de Alausí, el ferrocarril, los monumentos históricos, la estación de Pistishi y la icónica montaña de la Nariz del Diablo. Las fotografías obtenidas fueron utilizadas en el análisis comparativo con registros previos, evidenciando cambios en la infraestructura y su impacto en el entorno.

3.6. Unidad de estudio

Según Azcona, Manzini y Dorati (2013), la unidad de análisis o participantes se puede interpretar como la cosa que se va a estudiar en la investigación, pero este no puede referirse aun a algo específico, en vez de eso se la relaciona en la categoría general como “personas”, organizaciones “o eventos”. Es decir que en lugar de enfocarse en alguien específico estudiaría un todo lo que pertenece en la categoría a quien va a entrevistas. Esta investigación, la unidad de análisis estuvo compuesta por autoridades, el alcalde, un representante de turismo, un director de una unidad educativa y moradores afines. Se realizó un total de 7 entrevistas, divididas en 3 entrevistas dirigidas a autoridades y 4 a moradores afines.

3.7. Método de análisis

3.7.1. Técnicas de análisis e interpretación de la información

La aplicación de esta técnica permitió, relacionar diferente información y buscar un sentido en común de los datos obtenidos para buscar una fundamentación más a profundidad sobre la rehabilitación del ferrocarril en Alausí en el contexto histórico.

Revisión documental, mediante la recopilación de fuentes secundarias como libros, artículos científicos, periódicos, documentos históricos y archivos con relación a la construcción y rehabilitación de ferrocarriles tanto nacional como internacional. El proceso fue fundamental para analizar y contextualizar de mejor manera el evento, además mediante la bibliografía se permitió saber a profundidad sobre la memoria histórica y el fenómeno del

ferrocarril en la localidad ampliando la comprensión sobre la admiración de los locales al mismo.

Análisis de cartografía histórica, como mapas, planos ferroviarios para la visualizar tramos en relación con el territorio, mediante los mismos se permitió analizar la evolución de la infraestructura, y a saber sobre los tramos más concurridos por turistas. Además, esto sirvió para identificar la ruta Pistishi-Alausí como una de las rutas más difíciles debido a el plano y estudio para que el ferrocarril subiera, a parte en su construcción y contrastar en épocas de la rehabilitación la infraestructura con la actualidad.

Trabajo de campo al visitar las estaciones, tramos ferroviarios, permitiendo visualizar la realidad de la infraestructura en la actualidad para compararla en su rehabilitación. Recopilación de relatos orales al entrevistar a comerciantes, autoridades como el alcalde de, un gestor de turismo y un rector de una Unidad Educativa para documentar sus experiencias y percepciones sobre el ferrocarril, los testimonios serian fundamentales para contrastar experiencias y percepciones.

Análisis de fuentes visuales como monumentos y espacios vinculados con la memoria colectiva. Se investigo acerca de estos elementos patrimoniales que se encuentran en la estación de Alausí, la balanza y el monumento a Carlo Cattani Secchiari, quien fue un contratista clave en la construcción del ferrocarril G&Q, se permitió analizar el estado y estructura para dar una evaluación de los mismos.

Comparación temporal, analizadas mediante el cotejo de documentos, fotografías, testimonios. Evaluación del impacto turístico, patrimonial al considerar el ferrocarril como atractivo turístico su contribución a la memoria colectiva.

3.7.2. Ficha para clasificar y seleccionar documentos

La utilización de las fichas fue importante puesto que nos permitió el organizar y clasificar información relevante a la investigación que pudiese aportar información complementaria y a la vez confiable.

3.7.3. Procesamiento de datos

Finalmente, el análisis cronológico a través de una tabla permitió organizar los eventos más relevantes en la construcción del tramo Pistishi-Alausí, sus desafíos y avances. Entre finales del siglo XIX y 1908, la tabla facilitó la comprensión del proceso constructivo en ese tramo y sus implicaciones.

Por otro lado, la triangulación de datos entre fuentes documentales y testimonios sobre la rehabilitación del ferrocarril, evidenció la congruencia entre investigaciones previas y el testimonio de habitantes y autoridades, además de descartar fuentes menos consistentes.

Esta metodología permitió un análisis más rico y enriquecedor, que supera lo meramente bibliográfico para los testimonios respecto del impacto en la vida cotidiana del ferrocarril.

Posteriormente, se compara la situación narrada de la rehabilitación 2008-2010 y la situación actual 2025 en los ámbitos urbano, turista y patrimonial. Al analizar las entrevistas a habitantes y autoridades, se identificaron no solo cambios, sino patrones en su percepción sobre el ferrocarril, contrastando su expectativa con su realidad una vez repuesto el servicio.

Luego, en las entrevistas a autoridades y comerciantes de Alausí, se incluyó una técnica de lectura temática y codificación abierta que permitió clasificar y agrupar respuestas en torno a cuatro ejes: económico, memoria histórica, participación comunitaria y turismo en la zona. Gracias a la codificación, se identificaron patrones y similitudes entre entrevistados, otorgándonos un análisis interpretativo más profundo.

CAPÍTULO IV.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados

Historia del ferrocarril en Ecuador y en Alausí

El ferrocarril Transandino de Ecuador – también llamado el tren de Alfaro – fue uno de los proyectos nacionales más ambiciosos del siglo XIX e inicios del XX (UNESCO, 2016). Su construcción se inició durante la presidencia conservadora de Gabriel García Moreno en 1872, avanzando lentamente debido a dificultades geográficas y financieras. A partir de 1895, bajo el liderazgo liberal de Eloy Alfaro, se retomó con vigor la construcción como parte de su visión de modernización nacional. Alfaro concebía el ferrocarril como la “iniciación de la República en la vida contemporánea, la abundancia económica, la mejor escuela, [y] el descubrimiento de los más nobles atributos de la persona humana” (Guarderas, 1944). Es decir, el tren simbolizaba el ingreso de Ecuador a la modernidad, la unidad nacional y el progreso social en el imaginario liberal. No es casualidad que se le llame “el proyecto liberal definitivo en el Ecuador” dada su importancia histórica y simbólica (Carrera, 2023).

La línea principal, de trocha angosta (1067 mm) y aproximadamente 450 km, unió la costa (Guayaquil/Durán) con la sierra (Quito) atravesando cinco provincias y diversos pisos climáticos (UNESCO, 2016). Fue inaugurada oficialmente el 25 de junio de 1908, coincidiendo con el cumpleaños de Alfaro, tras superar obstáculos de ingeniería formidables (UNESCO, 2016). Uno de esos desafíos fue la sección de la Nariz del Diablo, cerca de Alausí, en la provincia andina de Chimborazo. Allí, para salvar un desnivel abrupto de aproximadamente 500 metros en pocos kilómetros, la vía férrea se construyó con un intrincado zigzag – un trazado en “Z” con pendientes de hasta 5.5% (UNESCO, 2016). Esta obra, concluida hacia 1902-1903, convirtió a Alausí en un punto crítico del ferrocarril, famoso mundialmente por su complejidad. De hecho, la prensa y literatura la apodaron “el ferrocarril más difícil del mundo” debido a las proezas técnicas y al enorme esfuerzo humano requeridos (El Comercio, 2010).

Lamentablemente, ese esfuerzo cobró una alta cuota: en el tramo de la Nariz del Diablo fallecieron cientos de trabajadores a causa de explosiones, derrumbes, enfermedades y accidentes, incluyendo más de 2.000 obreros afroantillanos traídos de Jamaica (Yahoo Noticias, 2024). Testimonios históricos incluso narran abusos contra trabajadores indígenas en la construcción, con jornadas forzadas y riesgos mortales, lo que matiza las glorias de esta obra con un trasfondo de injusticia social (Chiriboga, 2024).

Durante gran parte del siglo XX, el ferrocarril fue motor del desarrollo económico y social ecuatoriano. Conectó regiones aisladas, facilitó el comercio de productos agrícolas y manufactureros, y promovió el intercambio cultural entre la Sierra y la Costa (UNESCO, 2016). Ciudades como Alausí prosperaron al integrarse a esta ruta: a principios del siglo XX, la llegada del tren impulsó el comercio local, la agricultura y la movilidad de personas, incorporando al cantón al desarrollo de la nación (Presidencia de la República del Ecuador, 2022). No obstante, a finales del siglo XX el sistema ferroviario entró en decadencia. La

competencia de las carreteras, la falta de mantenimiento y fenómenos naturales como El Niño de 1997-1998 dañaron severamente la línea. Para fines de los 90, grandes tramos quedaron inoperativos, manteniéndose apenas servicios turísticos aislados en segmentos como Alausí-Sibambe (Nariz del Diablo) y otros tramos cortos. El ferrocarril ecuatoriano, antaño símbolo de unidad nacional, pasó a ser casi un vestigio histórico a inicios del siglo XXI, con estaciones abandonadas y rieles cubiertos por la maleza (Falconí Tello, 2021).

Este contexto de abandono empezó a cambiar en 2008, cuando el gobierno del entonces presidente Rafael Correa asumió la tarea de resucitar el ferrocarril. En abril de 2008 se declaró a toda la Red Ferroviaria del Ecuador como Patrimonio Cultural de la Nación, reconociéndola como “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial, Simbólico” del país. Este acto reivindicó el valor histórico del tren y preparó el camino para su rehabilitación integral con fines contemporáneos, especialmente el turismo patrimonial. Se concibió al ferrocarril ya no tanto como transporte de carga o pasajeros locales, sino como una atracción turística emblemática que uniría historia y paisaje para visitantes nacionales y extranjeros (UNESCO, 2016). Así, el ferrocarril de Alfaro entró en una nueva etapa donde su legado histórico serviría como plataforma de desarrollo local en lugares como Alausí.

Proceso de Rehabilitación del Ferrocarril en Alausí (2008–2010)

El período 2008–2010 marcó el renacimiento del tren ecuatoriano, con Alausí como uno de sus protagonistas. Tras la declaración patrimonial de 2008, se destinaron cuantiosas inversiones públicas para reconstruir la infraestructura férrea. Entre 2008 y 2013, el Estado invirtió cerca de USD 340 millones en rehabilitar unos 507 km de vía férrea, incluyendo la restauración de antiguas estaciones y la compra de locomotoras modernas. La estrategia gubernamental fue orientar el ferrocarril hacia el turismo, como parte del cambio de la matriz productiva, integrando a las comunidades locales en la oferta turística (UNESCO, 2016). Esto implicó no solo arreglar rieles y trenes, sino convertir al tren en una experiencia cultural: estaciones remozadas con museos y centros artesanales, paquetes turísticos (*Tren Crucero*, *Tren de la Libertad*, etc.), y programas de turismo comunitario a lo largo de la ruta (El Telégrafo, 2014).

El caso específico de Alausí, se trabajó en la rehabilitación del tramo Alausí–Sibambe, donde se ubica la Nariz del Diablo. En el 2009, se realizaron los estudios técnicos correspondientes para evaluar la condición en la que estaba la vía y las obras que se necesitaban para dejarlo óptimo. Los rieles, durmientes y puentes de los 13,5 km que tiene este tramo estaban deteriorados desde hacía varias décadas, por ello las obras a realizar fueron profundas. A comienzos del 2010, se iniciaron las obras en el tramo Alausí-Sibambe. Cuadrillas de obreros removieron escombros, reemplazaron durmientes de madera por nuevos de concreto, nivelaron la plataforma de la vía y limpiaron el trazado cubierto por derrumbes menores. Asimismo, se implementaron obras de contención en taludes inestables (muros de gaviones, canalización de aguas) y se reconstruyeron puentes antiguos sobre quebradas (El Comercio, 2010).

Un desafío técnico notable fue la construcción de un túnel nuevo de 840 metros cerca de Sibambe, perforando la montaña para conectar de forma más segura la Sierra con la Costa.

Para finales de 2010, la rehabilitación física del tramo estaba muy avanzada – alrededor del 46% en agosto de ese año – y se proyectaba su culminación para noviembre de 2010. La inversión en este tramo centro-sur fue significativa. Solo en la sección Nariz del Diablo (Alausí-Sibambe) se invirtieron alrededor de USD 6 a 7 millones en 2009-2010 (El Diario, 2011). El consorcio Edeconsa-Ingeral, de capital colombo-ecuatoriano, estuvo a cargo de la obra civil. Además, el referido túnel fue construido por la empresa ecuatoriana Ripconci a un costo de 4 millones de dólares estadounidenses (USD). Estos números reflejan la prioridad dada al proyecto que fue calificado como “estratégico y emblemático” para el gobierno de entonces.

La rehabilitación abarcó no solo la infraestructura, sino también el material rodante y las estaciones. Las locomotoras antiguas se restauraron y se adquirieron modernas locomotoras diésel-eléctricas, por ser aptas para la tracción en las empinadas pendientes andinas. La estación de Alausí, de arquitectura patrimonial, fue remozada para admitir nuevamente a los pasajeros, con un pequeño museo ferroviario y locales para venta de artesanías y gastronomía local, en trabajo mancomunado con la comunidad (El Diario, 2011).

El 16 de febrero de 2011 tiene lugar en Alausí la inauguración oficial de su tren rehabilitado. A principios de febrero del mismo año se organiza por primera vez un show más importante: un viaje de prueba con turistas y periodistas, que marcó el reinicio de las operaciones tras dejadez por décadas. La locomotora atravesó las nubes de Alausí y descendió en zigzag por el abismo de Pistishi hasta Sibambe, ante la mirada expectante de los pobladores. Según crónicas de prensa, la población local se mostró emocionada al ver nuevamente al tren "cobrando vida" después de tantos años. Al acto inaugural asistieron autoridades nacionales y locales, celebrando el retorno del tren más difícil del mundo a los rieles del país (El Diario, 2011).

Desde ese momento, Alausí retomó su rol protagónico en la red ferroviaria: la ruta turística Alausí-Sibambe se integró a la oferta de Ferrocarriles del Ecuador EP, con tres frecuencias diarias, atrayendo a visitantes interesados en vivir la experiencia histórica y paisajística única de la Nariz del Diablo (El Diario, 2011).

Cabe señalar que la rehabilitación ferroviaria fue concebida con un fuerte componente social. Durante el proceso, Ferrocarriles del Ecuador EP trabajó con las comunidades aledañas (Nizag, Tolte y Sibambe) para integrarlas en proyectos de turismo comunitario. Por ejemplo, se conformaron grupos locales que ofrecieran presentaciones de danza folclórica, exhibición de artesanías, gastronomía típica y hasta cabalgatas con llamas para los turistas en Sibambe (Yahoo Noticias, 2024). La idea era que el tren se convirtiera en eje dinamizador del desarrollo local, de modo participativo. Si bien no todo este proceso fue fácil – hubo que organizar a actores dispersos y resolver intereses locales conflictivos – se sentaron las bases para que la comunidad se reapropiara del ferrocarril como parte de su vida cotidiana y fuente de ingresos.

Enfoque de Ingeniería en la Construcción del Tramo Pistishi-Alausí

Diseño y Planeación de la Infraestructura Ferroviaria

Particularmente, el tramo Pistishi – Alausí, conocido como “La Nariz del Diablo”, se destaca por poseer un diseño ferroviario excepcional, ya que dos únicas circunstancias condicionaron su trazado: el alto nivel de la montaña y sus escabrosos riscos. En consecuencia, antes de iniciar la construcción de la línea, era imprescindible recaudar información topográfica suficiente y detallada para poder crear un proyecto de ruta que permitiera salvar el acantilado sin sacrificar la seguridad de la vía (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019). Se estableció un diseño de zigzag que permitió el ascenso y descenso controlado del tren en un espacio reducido, logrando una inclinación máxima del 5.5%, lo cual representó una solución innovadora en la ingeniería ferroviaria de montaña.

Condiciones Geológicas y Retos del Terreno

El área donde se construyó el tramo Pistishi-Alausí se encuentra en una zona de geología compleja, con formaciones rocosas inestables y pendientes pronunciadas. Además, los ingenieros debieron lidiar con los suelos compuestos por material volcánico, por lo que fue necesario reforzar la base de la vía férrea con muros de contención y sistemas de drenaje para evitar movimientos del terreno. Asimismo, la actividad sísmica en la región también representó un factor de riesgo, por lo que se implementaron estructuras de soporte que pudieran resistir desplazamientos de extensión moderada.

Construcción de la Vía Férrea y Métodos Utilizados

En cuanto a la realización de la obra, fue necesario tanto excavar túneles como construir viaductos para sortear los picos y fisuras de la montaña. Utilizaron la técnica de voladura controlada con dinamita, la que les permitió abrirse camino en las paredes rocosas, puesto que el límite lo establecía el tiempo y las necesidades de más materiales. En terrenos con decenas de grados de inclinación, los trabajadores instalaron rieles de madera dura y durmientes reforzados al fuego para soportarlos, con alta resistencia mecánica al peso y la velocidad. La inaccesibilidad de este sitio obligó a transportar los bienes en mulas y pequeños vagones manuales, desacelerando el ritmo del avance.

Impacto de la Construcción en la Mano de Obra

El gigantesco proyecto ferroviario requirió una gran cantidad de trabajadores, quienes sufrieron condiciones laborales extremadamente difíciles. Cientos de miles de obreros locales e inmigrantes de Jamaica y Barbados se unieron para construir el tramo, que incluyó viajes muy difíciles, enfermedades tropicales, accidentes fatales y jornadas extenuantes. Se cree que más de 2.000 trabajadores murieron durante la construcción de la “Nariz del Diablo”, un episodio trágico en la historia del ferrocarril ecuatoriano (Del Pino, 2022).

Soluciones de Ingeniería para la Seguridad Estructural

Para garantizar la estabilidad de la infraestructura ferroviaria, se implementaron soluciones innovadoras en la construcción de puentes y túneles. Se diseñaron estructuras de

acero y concreto que soportaran el peso de las locomotoras y la presión del terreno circundante. Además, se establecieron sistemas de drenaje para evitar la acumulación de agua en la vía y prevenir erosiones que pudieran debilitar la infraestructura (MTO, 2019). La combinación de estos elementos permitió que el tramo Pistishi-Alausí se mantuviera operativo durante más de un siglo.

Restauración y Mantenimiento de la Infraestructura

A partir de 2008, el gobierno ecuatoriano inició un proceso de rehabilitación del ferrocarril para recuperar su funcionalidad y aprovechar su potencial turístico. Se substituyeron durmientes defectuosos, se repararon puentes y modernizaron los sistemas de señalización. Se estima que se gastaron alrededor de 340 millones de dólares en la reconstrucción de 500 kilómetros de vías férreas sentadas, con el compromiso de preservar la herencia de herencia y la seguridad de los ferrocarriles (MTO, 2019).

Turismo Ferroviario y Sostenibilidad del Proyecto

Después de la rehabilitación, el tramo Pistishi-Alausí se convirtió en uno de los destinos turísticos más populares de Ecuador. Se implementaron actividades para involucrar a la población local en la oferta turística, que incluía ferias de artesanía, presentaciones culturales y viajes turísticos por la zona. La línea ferroviaria llegó a ser una fuente de trabajo para los residentes y favoreció la economía, además del mantenimiento de la antigua infraestructura ferroviaria (AME, 2019).

Legado e Importancia del Tramo Pistishi-Alausí

Con todo el contenido expuesto anteriormente, el tramo ferroviario entre Pistishi y Alausí no solo es uno de los hitos de la ingeniería ferroviaria, sino también representa la habilidad de la persona para vencer la naturaleza por cualquier obstáculo geográfico. Este proyecto representa un ejemplo de construcción de ferrocarriles en áreas montañosas, y la restauración del sistema permitirá a generaciones futuras continuar admirando la grandeza de la ingeniería ecuatoriana (MTO, 2019).

Impacto Económico y Social de la Rehabilitación

La rehabilitación del ferrocarril trajo consigo un notable impacto económico y social, tanto a nivel local (Alausí y sus alrededores) como nacional. En el corto plazo, la fase de reconstrucción generó empleo directo para obreros, técnicos y profesionales. La reactivación ferroviaria a nivel nacional se estimó que generó alrededor de 21. 000 empleos directos e indirectos entre 2008 y 2013. En 2012, solo en Chimborazo, la provincia de Alausí, por ejemplo, se indicó que el estudio de caso creó aproximadamente 1.200 nuevas fuentes de empleo en el cantón vinculado al proyecto ferroviario en el departamento de Chirib. Estas oportunidades de empleo provinieron, en su mayoría, de los miles de turistas y excursionistas locales y extranjeros.. Los guías turísticos locales, el personal de estaciones, los artesanos, los microempresarios y los prestadores de servicios que se vieron beneficiados por la llegada de visitantes en tren.

Al local, el cantón de Alausí gozó de un dinamismo económico que no había experimentado en décadas. Antes de la rehabilitación, el turismo en Alausí era visionario. Según datos de CEDATOS recogidos en Long et al., único informe de 2008 sobre el cantón, solo había unidades de negocio turístico en 2008. Por lo tanto, en ese momento, existían solo 46 establecimientos comerciales de alojamiento, restauración y artesanía turística de laboratorio. Solo tres de estos negocios turísticos de laboratorio contaron con un mini tren de turistas de laboratorio que circuló esporádicamente en la Nariz del Diablo, por lo que la no existencia de un ferrocarril había coartado la economía local desde hacía muchos años. Esto cambió radicalmente tras 2010: de acuerdo con el Censo Económico de 2010, ya había 125 establecimientos de hospedaje y alimentación en el cantón, casi el triple que dos años antes. Este crecimiento evidencia cómo el regreso del tren actuó como catalizador para nuevos emprendimientos locales. Familias enteras abrieron pequeñas hosterías, casas de comida o tiendas de recuerdos aprovechando el flujo de viajeros. La Municipalidad de Alausí, aunque tardó en incorporar plenamente el ferrocarril en sus planes de desarrollo, finalmente empezó a coordinar esfuerzos para potenciar este eje turístico, consciente de los 75.000 turistas anuales que llegaban a la Nariz del Diablo en los años posteriores (Mazón, 2023).

Así, el turismo ferroviario prosperó, convirtiéndose en el motor de la economía de Alausí. En 2013, “la ruta Alausí-Sibambe [...] recibía alrededor de 57.000 turistas al año, un 50 % de ellos extranjeros y otro 50 % de todo el territorio ecuatoriano ciudadanos”. Según Layton Mazón, el Sr. “esto fue suficiente para asegurar a Alausí no solo el papel de jugador clave, sino también un destino probado: en 2019, a la «ciudad del eterno tren» se le dio de nuevo el título oficial de «Pueblo Mágico» del Ecuador. De hecho, AlausíPadre está este destino estaba dado por el ferrocarril”. Los ingresos continuaban creciendo: solo en los primeros meses de 2020, el resultado de las actividades vinculadas a la operación del tren de Tren Ecuador equivalía a aproximadamente 300.000 USD (Mazón, 2023). La afluencia de visitantes incentivó la inversión privada en infraestructura turística: hoteles mejorados, nuevos restaurantes, guías capacitados y operadores que ofrecían tours complementarios (visitas a la iglesia patrimonial de Balbanera, mercados indígenas, etc.). El ferrocarril revalorizó activos locales: antiguas estaciones como la de Alausí y Sibambe se transformaron en centros comerciales y culturales. Por ejemplo, la estación de Riobamba (punto de partida de muchos recorridos, incluyendo Alausí) instaló un pasaje artesanal con stands para artesanos locales, dinamizando la venta de artesanías e incluso productos agroindustriales de la zona.

En términos de empleo, el impacto fue palpable. Además de los empleos directos en Ferrocarriles del Ecuador (maquinistas, mantenimiento, administración), surgieron numerosos empleos indirectos. Para 2014, se contabilizaba la inclusión de 6.648 personas de comunidades rurales en la cadena turística asociada al tren, desempeñándose como hoteleros, dueños de restaurantes, bailarines, artesanos, guías, etc.. El tren actuó como un "gran integrador" económico: permitió que comunidades antes aisladas (p. ej., Nizag, Tolte) ofrecieran servicios a visitantes, generando ingresos alternativos a la agricultura de subsistencia. Según Freddy Cabrera, gerente zonal de Ferrocarriles, el objetivo era que "el tren no llegue solo a las estaciones y se vaya", sino que los turistas consuman en la localidad

y así derrama beneficios en la población (Presidencia del Ecuador, 2022). En efecto, el efecto multiplicador del ferrocarril se manifestó en el cantón Alausí con la mejora de la calidad de vida de muchas familias, quienes vieron incrementados sus ingresos y oportunidades.

Impacto Social y Cultural

Desde el punto de vista social, la rehabilitación resultó beneficiosa para el autoconcepto y autoestima de la comunidad. El tren – antaño un elemento de recuerdos tiernos de la niñez- se convirtió en orgullo local y metáfora de renacer. Cada abuelo que viajaba en el tren, sufriendo su deterioro previo, consideraba un peso de encima volver a oír pitar la locomotora y sentirla vibrar en los rieles. Hubo escenas de alegría colectiva en 2011: miles de personas viendo que la histórica locomotora a vapor No. 53 pasaba otra vez por la estación de Riobamba – sin moverse desde agosto 1980 – mientras sollozaban. En Alausí, María Orozco – vecina frente a la estación – contaba en 2010 su felicidad al "ver cómo el ferrocarril cobra vida" con los arreglos, imaginando las oportunidades que traería para sus hijos (Mazón, 2023).

La juventud local también se involucró, viendo en el turismo una alternativa de empleo digno sin tener que migrar a las ciudades. Programas de capacitación en turismo y pequeños negocios empoderaron a mujeres y jóvenes de la zona para emprender. En suma, el tren revitalizado fortaleció el tejido social local al articular cooperativas, asociaciones y redes de colaboración en torno al turismo comunitario.

Por otra parte, la rehabilitación trajo desafíos y tensiones sociales. La afluencia de capital turístico reconfiguró el equilibrio de actores económicos en Alausí. Antes, solo unos pocos negocios establecidos (3 según un registro de 2008) acaparaban los escasos turistas; con la rehabilitación, nuevos actores entraron a competir. Esto generó roces entre comerciantes antiguos y emprendedores emergentes por la repartición de los beneficios del ferrocarril. Asimismo, se esperaba más apoyo municipal para integrar el tren en la planificación urbana – por ejemplo, mejorar vías de acceso, ordenamiento del comercio informal en la estación, etc. – cuestiones que avanzaron lentamente.

Análisis desde diversas corrientes filosóficas

Los diferentes enfoques filosóficos y sociales mencionados anteriormente permiten ver el tema del regreso del ferrocarril a Alausí desde un ángulo más integral. En este sentido, después de los anteriores enfoques histórico y socioeconómico, el trabajo se centrará en la fenomenología y hermenéutica para analizar la experiencia cultural del ferrocarril y su memoria histórica.

Perspectiva fenomenológica: la vivencia de la comunidad de Alausí

Una vez hecha esta aclaración que proviene de una aproximación fenomenológica interesa la experiencia subjetiva y la percepción que haya tenido la población de Alausí del ferrocarril antes y después de su rehabilitación. El ferrocarril no es únicamente rieles, maquinas; es un parte del mundo de vida de la comunidad. Durante el tiempo de abandono, que se extendió por décadas. Esa ausencia significó para muchos una especie de "pérdida del alma" de la ciudad, viendo la estación vacía y el comercio decaído. La ciudad quedó casi

detenida en el tiempo, conservando su bella arquitectura ferroviaria, pero sin el dinamismo de antaño.

La rehabilitación del tren alteró radicalmente esa vivencia. Para los alauseños, volver a escuchar la bocina del tren en 2011 fue un acontecimiento cargado de emoción colectiva. Como lo describe Lisseth Mazón, mantener funcionando el engranaje turístico requiere que todas las piezas marchen; la paralización del tren por años había frenado ese engranaje, y su reinicio en 2011 reactivó la vida del pueblo (Mazón, 2023). La alegría fenomenológica se manifestó en las celebraciones populares: bailes, bandas de música y ferias el día de la reinauguración. Los testimonios individuales confirman este júbilo: habitantes expresaban sentirse "contentos porque el ferrocarril cobra vida" nuevamente, sintiendo que Alausí "revivía" junto con su tren (Mazón, 2023).

Esta identificación personal con el ferrocarril apunta a que, para la comunidad, la experiencia del tren va más allá de su utilidad práctica; hay un componente afectivo y de significado profundo en juego. Antes de la rehabilitación, muchos jóvenes de Alausí apenas conocían el tren por relatos de sus padres. El proceso de reconstrucción les permitió redescubrir ese elemento de su entorno. Familias enteras se involucraron en el acontecimiento: algunos trabajaron como obreros en la obra, otros empezaron negocios para atender a los visitantes, otros participaron en danzas y actividades culturales.

Fenomenológicamente, el mundo vivido de Alausí se reconfiguró: la estación dejó de ser un lugar vacío para convertirse en un punto de encuentro social y productivo; los sonidos y vistas del tren pasando formaron de nuevo parte del paisaje cotidiano. La identidad cotidiana del pueblo – su "atmósfera" – se tiñó nuevamente de un aire ferroviario, desde el aroma del diésel de las locomotoras hasta la presencia frecuente de turistas con cámaras.

Por otra parte, cabe considerar la percepción comunitaria tras varios años de operación turística. Hubo orgullo al ver a Alausí reconocido internacionalmente (e.g., premios turísticos, documentales de NatGeo filmados en 2022 mostrando el tren y la ciudad) (Mazón, 2023). Sin embargo, también emergieron preocupaciones y adaptaciones en la vivencia local: el aumento de turistas exigió a la comunidad aprender a compartir sus espacios cotidianos con visitantes foráneos. En general, predominó una actitud hospitalaria y de satisfacción al ver su pueblo lleno de vida. El tren se convirtió en tema de conversación diario, en motivo de visitas de familiares de otras ciudades ("vengan, ahora sí hay tren para pasear").

La suspensión de las operaciones ferroviarias en mayo de 2020 (debido a la pandemia de COVID-19 y luego por decisión gubernamental de liquidar la empresa ferroviaria) supuso otro giro en la experiencia fenomenológica de Alausí (Mazón, 2023). De nuevo, el silencio en los rieles. Los alauseños vivieron esto como una pérdida dolorosa y abrupta, pero diferente a la de finales del siglo XX: esta vez conocían el potencial del tren y habían construido expectativas en torno a él.

"Cuando se escuchó por última vez la bocina del tren... inició la crisis más fuerte del turismo de este destino", relata Mazón (2023), reflejando el sentir colectivo de que sin el

tren el pueblo quedó incompleto. Fenomenológicamente, la ausencia del tren en 2020 se vivió como un vacío que erosiona la esperanza y el sustento construido.

Muchos habitantes expresaron anhelo de su retorno; por ejemplo, en 2023, comunidades como Tolte manifestaban a las autoridades su deseo de reactivar el tren, vinculando esa esperanza incluso con proyectos de vida familiares (una dirigente local afirmaba que si vuelve el tren, su esposo migrante retornaría para trabajar en su comunidad) (Yahoo Noticias / Agencia EFE, 2024).

Esto muestra cómo el ferrocarril se entrelazó con los proyectos personales y sueños de la gente, constituyendo parte de su horizonte de expectativas.

En síntesis, desde la perspectiva fenomenológica, el ferrocarril rehabilitado transformó la experiencia vivida de la comunidad de Alausí: de la nostalgia y el estancamiento, se pasó a la euforia y la renovación, y tras la nueva interrupción, a la incertidumbre y el anhelo. El tren no es para ellos solo un medio de transporte, sino un fenómeno vivido, que llena de significado su cotidianidad y cuyo vaivén (presencia/ausencia) ha marcado las emociones colectivas de todo un pueblo.

Perspectiva hermenéutica: el ferrocarril como símbolo de identidad y progreso

Bajo el enfoque hermenéutico, exploramos las interpretaciones y significados del ferrocarril en la cultura e identidad ecuatoriana y si la rehabilitación de Alausí fortalece o reconfigura los significados heredados.

El ferrocarril, siempre ha sido un símbolo en Ecuador. En la historiografía nacional, se interpreta como un símbolo de la “unidad nacional” entre “la costa y la sierra” y del “triumfo de la ingeniería sobre la geografía extrema.” En la época de Eloy Alfaro, que acabamos de mencionar, el tren combinaba revestía de sentidos cuasi-mitológicos: era la “modernidad, [la] prosperidad, [la] educación para la república”. Era, también, carne liberal desgarrada de la piel tradicional: esto era lo que convertía al ferrocarril en emblema político del proyecto e Alfaro (Upside Down World, 2010).

Esa narrativa exaltada omitió, por mucho tiempo, los costos humanos y las injusticias, presentando el ferrocarril como una epopeya heroica. Esto revela un aspecto hermenéutico clave: ¿qué memoria y qué valores se asocian al ferrocarril? Durante décadas, el discurso oficial glorificó la obra física y a sus promotores, fomentando una identidad nacional orgullosa de “la obra del siglo”, a la vez que invisibilizaba a indígenas y trabajadores anónimos que la construyeron (Upside Down World, 2010).

La rehabilitación contemporánea resignificó el ferrocarril en nuevos términos. Al declararlo Patrimonio Cultural en 2008, el Estado señaló que el tren no era solo un medio de transporte obsoleto, sino parte del legado histórico y simbólico identitario del Ecuador (UNESCO World Heritage Centre, 2016). Se buscó activar el “patrimonio vivo” del ferrocarril, es decir, usar su carga histórica para objetivos presentes de desarrollo.

Hermenéuticamente, esto implicó reinterpretar el tren como símbolo de orgullo patrio y comunidad. La campaña de turismo "Tren Ecuador" reforzó esta idea: el ferrocarril

se promocionó como "el viaje al pasado que impulsa el futuro", resaltando tanto su valor patrimonial (estaciones históricas, paisajes, tradiciones locales) como su aporte al progreso actual (turismo, empleo) (UNESCO World Heritage Centre, 2016).

En Alausí, esta resignificación fue muy potente. La ciudad comenzó a llamarse a sí misma "Capital Ferroviaria del Ecuador", recordando que en su territorio yace la obra cumbre de la ingeniería ferroviaria nacional. Eventos culturales, museos locales y material educativo empezaron a incorporar la historia del tren, reivindicando la memoria de los trabajadores que dejaron su vida en la Nariz del Diablo y las tradiciones asociadas (leyendas, música) que forman parte de la identidad alauseña.

El ferrocarril se convirtió así en un símbolo de identidad local. La marca de Alausí como destino turístico gira en torno al tren: su imagen publicitaria destaca la silueta de la locomotora sobre la Nariz del Diablo, y los habitantes se reconocen como guardianes de ese patrimonio.

La hermenéutica del lugar asocia el tren con la esperanza y la perseverancia:

- Esperanza porque su retorno trajo progreso.
- Perseverancia por la hazaña que significó construirlo y reconstruirlo.

Incluso se crearon narrativas nuevas, como llamar al tren "El monstruo de acero domado" o "El tren de la esperanza", dotándolo de una personalidad casi humana, venciendo adversidades. La frase popular "el tren más difícil del mundo" se volvió motivo de orgullo y promoción turística (Asociación de Municipalidades del Ecuador [AME], 2018), resignificada positivamente (antes "difícil" pudo aludir a sus penas, ahora a su excepcionalidad).

En la esfera nacional, la rehabilitación reforzó el significado del ferrocarril como patrimonio compartido. Se tejió un relato de "recuperación de la memoria histórica": restaurar estaciones y locomotoras antiguas fue interpretado como un acto de reivindicación del pasado, un reencuentro de la sociedad ecuatoriana con sus raíces (Barreno Lalama & Brito-Henriques, 2015).

Esto conecta con la hermenéutica del patrimonio: el ferrocarril dejó de verse como una ruina inútil para reinterpretarse como una fuente de identidad y orgullo capaz de generar futuro (turismo, ingresos) (Barreno Lalama & Brito-Henriques, 2015). En otras palabras, se resignificó de símbolo de un pasado glorioso a símbolo de un porvenir sostenible basado en la cultura.

No obstante, las interpretaciones no han sido uniformes ni libres de tensiones. Algunas lecturas críticas apuntan que la rehabilitación fue un proyecto político del gobierno de turno para afianzar una narrativa nacionalista y turística, posiblemente idealizando nuevamente la historia del ferrocarril (Upside Down World, 2010).

Se dudaba acerca de si la explotación turística hacía más o menos honor a esta historia. Por ejemplo, los sectores indígenas pueden pensar que no se hace lo suficiente por recordar a sus antepasados esclavizados que murieron en la obra.

De hecho, estudios han mostrado que “hubo graves abusos implicados en la construcción del ferrocarril: campamentos segregados, castigos, muertes encubiertas,” según declara Upside Down World en 2010. Estos detalles casi siempre están suavizados en el discurso patrimonial oficial que se emite para los visitantes.

Así, hermenéuticamente coexisten múltiples capas de significado:

- El ferrocarril como símbolo de unidad y modernidad.
- Pero también como recordatorio de desigualdades históricas.

En Alausí, tras el cese del tren en 2020, emergió con fuerza el discurso del ferrocarril como patrimonio vulnerable que se debe proteger.

Las autoridades locales y provinciales enfatizaron que el tren es un “patrimonio nacional intransferible” cuya custodia recae en el Estado (Yahoo Noticias / Agencia EFE, 2024). Se lamentó públicamente el deterioro de locomotoras y rieles durante la suspensión, denunciando robos y daños, lo cual casi se vivió como una profanación de un símbolo querido (Yahoo Noticias / Agencia EFE, 2024).

Esto muestra cómo el significado del tren trasciende lo económico: verlo abandonado de nuevo hirió el sentido de identidad local, generando reclamos apasionados para salvar "el alma de Alausí". La hermenéutica aquí conecta patrimonio con dignidad: mantener operativo el ferrocarril es visto como un acto de respeto a la historia e identidad de la comunidad.

Proceso histórico de construcción del ferrocarril, tramo Pistishi- Alausí “el tren más difícil del mundo”.

La temporalidad de 1897 hasta 1902 fue clave para la conexión definitiva entre la Costa con la Sierra y consiguio las bases para el inicio de la obra que significo la integración interregional del Ecuador, lo cual representó un avance tecnológico y a su vez histórico teniendo en cuenta la dificultad geográfica y los climas de dos regiones totalmente diferentes.

Alfaro 1931 indica que el principio del trayecto Duran a Chimbo, constaba el acuerdo del ensanche de 42 pulgadas, ensanche que se ara hasta Quito, el ingeniero en jefe de esta rectificación del ensanche de las vías fue al coronel Shunk, Presidente de la Comisión de ingenieros americanos.

Alfaro 1931 expreso que durante el trayecto de las vías del ferrocarril en su construcción, hubo acontecer entre avenidas, tales como derrumbes, que ocurrieron entre Chimbo y Sibambe. En este lugar la compañía a cargo sufrió considerables perdidas, además que el costo de reconstruir las vías nuevas cerca del Chanchan superaban los antiguos costos.

De acuerdo con Castro (2020) en su artículo “Una historia de ensueño”, menciona que la crecida del Chanchan en la temporada de construcción de las vías destruyo diversos espacios, además que se vivía una inestabilidad política en el país, el gobierno estaba comprometido a cubrir 452 kilómetros hasta Chimbacalle.

Uno de los mayores retos de la construcción del ferrocarril fue “la Nariz del Diablo” la cual para superar la escabrosa montana se utilizó alrededor de un millón de sucres. Según Vicente (2019) en su artículo “La Nariz del Diablo, el tren que se asoma al abismo”, el

nombre de la vía ferroviaria más difícil del mundo , debido a los retos e historias negras de su construcción, para construir los 13 kilómetros en la montaña, cerca de 3000 personas perdieron su vida, la mayoría de ellos extranjeros jamaquinos e indígenas, la mayoría fallecería debido a las serpientes que abundaban la maleza, las explosiones no calculadas correctamente con dinamita y las deplorables condiciones laborales de la época.

Según García en su obra “El ferrocarril más difícil del mundo”, explica que a la montaña los indios y jamaquinos subían amarrados los largos cabos, mismos que volaban con cada explosión al abismo, para los contratistas eran personas que nunca más iban a bajar por lo que se prefería pagar antes las indemnizaciones por cada vida perdida, indemnización que costaba dos libras esterlinas por persona. La muerte asechaba la montaña diariamente.

“En los campamentos aparecerían las plagas como la viruela y la bubónica, se pegaba entre los indígenas y los africanos con vanidad. Aunque esta fue tratada rápidamente mediante medidas sanitarias que se implementaron” (Alfaro, 1931, p. 39).

Figura 6

Tramo "la Nariz del Diablo" primer zigzag



Nota: primer zigzag en la ruta de ascenso a “la Nariz del Diablo” (Elaboración propia).

La siguiente tabla presenta procesos históricos relacionados a la construcción del ferrocarril, especialmente en el tramo Pistishi-Alausí, este análisis profundiza los eventos más importantes de la construcción ofreciendo esquemáticamente una visión contemporánea del proceso.

Tabla 1

Proceso histórico de construcción del ferrocarril, tramo Pistishi- Alausí “el tren más difícil del mundo

Año/periodo	Hito importante
1861-1875	García Moreno firma los primeros contratos para obtener financiamientos extranjeros, el tramo inicial pretende unir a Guayaquil con Quito, pero solo se logran 60 millas, específicamente de Duran a Chimbo.
1895	Eloy Alfaro retoma el proyecto de García Moreno, el proyecto seguía siendo la conexión de las dos ciudades de diferentes regiones.
1897	17 de junio de 1897 Harman firma el contrato de concesión. Y se inicia oficialmente con la diferencia de plantear una vía más ancha que le daría más resistencia al proyecto.
1899	Se inicia la construcción Bucay-Huigra representando la primera etapa del ferrocarril, marcando el inicio hacia la sierra ecuatoriana, llegan extranjeros jamaíquinos debido a la falta de mano de obra.
1900-1901	Empiezan los primeros estudios preliminares, se pretende mediante los mismos conectar a la costa con la sierra, Archer contrata formalmente a Ecuadorian Association, Ltd., asumen el cometido.
1901	Inicia la construcción de “la Nariz del Diablo”. Se detona la montaña con dinamita y se procede a excavar en ella para desarrollar el sistema en zigzag.
1901-1902	Se inicia la construcción del tramo Bucay a Pistishi, en el cual enfrentan derrumbes debido a las fuertes lluvias, se propone ensanchar la vía a 42 pulgadas de ancho. En el tramo de Huigra a Pistishi existía complejidad en el proceso ya que requería viaductos que fueron implantados en la montaña.
1902	La obra en la Nariz del Diablo es completada, tras los esfuerzos de los ingenieros de la época, este tramo es considerado y reconocido de manera internacional como una hazaña geográfica. El ferrocarril en el 8 de septiembre logra el objetivo de unir dos regiones totalmente diferentes y es inaugurado, llega a Alausí la locomotora marcando la integración nacional

Fuente: Alfaro, E. (1931). Historia del Ferrocarril de Guayaquil a Quito. Editorial Nariz del Diablo.

Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante relatos.

El ferrocarril en el Ecuador como en otros lugares del mundo ha demostrado tener un valor histórico y a su vez cultural, el cual como es de esperar ha impulsado la economía en base al turismo, en Alausí a través de los años el ferrocarril de “la Nariz del diablo “se convirtió en un símbolo para los locales y a su vez despertaron un sentido de pertenencia.

Gracias a la rehabilitación del ferrocarril en Alausí se desarrolló nuevas alternativas para obtener un bienestar social, económico y cultural, destacando el turismo comunitario, esto quiere decir que las comunidades se organizaban de acuerdo con roles para generar beneficios. En Ecuador esto se llevaría en el Marco de la constitución del Buen vivir, que tenía como fin el desarrollo sostenible y desarrollo de comunidades, de tal manera nacería el Tren Crucero, con la misma iniciativa de lograr el desarrollo en conjunto (Toctaguano, 2018, p. 1).

La siguiente tabla aborda los relatos recopilados de diversos habitantes de Alausí, con el propósito de profundizar el acontecimiento ocurrido entre los años 2008-2010, a través de narrativas de la expectativa de los locales.

Tabla 2

Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante relatos

Participante / Oficio	Fecha	Relato-Aspectos importantes
María Vacacela/ Comerciante	12 de enero del 2025	El ferrocarril durante su rehabilitación ayudo a la economía de la ciudad, gracias a los turistas el comercio estaba vivo, en muchas de las ocasiones el gobierno ayudó a los comerciantes, un ejemplo de ello fueron los puestos gratuitos cerca de la estación, las comunidades eran beneficiadas porque podían compartir sus productos, después del desuso y la falta de operabilidad del ferrocarril hubo reuniones entre las principales comunidades de Alausí que buscaban una solución, en la actualidad se cobra un arriendo por las casetas que solían ser gratuitas, las estaciones en su mayoría fueron abandonadas y consigo los turistas dejaron de recurrir por lo que la economía ha ido en decadencia.
Manuela Quinchi / Comerciante	12 de enero del 2025	Las manualidades como ponchos o cobijas eran muy cotizadas por parte de los turistas, el comercio era muy movido y la economía parecía estar en buen estado mientras funcionaba el ferrocarril, existían muchos turistas a los alrededores, el ferrocarril ofrecía varios tours lo cual era muy llamativo para la gente de otros lugares, a raíz de que se cerró el ferrocarril, toda la venta se vieron afectadas en la ciudad siempre hubo esa manifestación de buscar que se regrese el ferrocarril.
Sergio Luna/Ex maquinista	12 de enero del 2025	El ferrocarril antes de su reactivación enfrentaba momentos difíciles, se hablaba de una liquidación total del mismo debido a que sus rieles ya habían contado con el tiempo útil, gracias a la administración del presidente de esa época se tomó la rehabilitación más en serio en donde se dio paso a los maquinistas a sugerencias técnicas pero no les agrado, algo a destacar que aunque habían dicho que el ferrocarril había estado parado durante años este nunca lo hizo siempre estuvo en funcionamiento, la lucha entre políticos pudo haber sido uno de los males para que el ferrocarril desapareciera.
Luis Estrada /Comerciante	12 de enero del 2025	Hace años este medio de transporte era lo que más vida daba a la ciudad, eso se daba a la interacción que existía entre costa con sierra, el ferrocarril fue tan importante años atrás por que no existía las carreteras, esto ayudaba a que los habitantes del sector y de la sierra lleven sus productos a la costa y viceversa, la vía férrea tiene más de 100 años y era utilizada de manera tan recurrente como ahora lo es la

		panamericana, las construcciones antes eran hechas todo a mano no existía maquinaria especializada, la gente de campo en la rehabilitación bajaban entre las comunidades para darle todo tipo de mantenimientos existía trabajo especial, las personas cuando se rehabilito pensaban en el desarrollo llegaban turistas de todos lados lo cual generaba un dinamismo entre consumidor y productor.
David Paguay/Gestor de turismo	16 de enero del 2025	Uno de los principales factores para que el ferrocarril allá sido difícil de mantener es la ubicación geográfica del mismo, en especial hablando del tramo de Alausí- Pistishi en donde se encuentra la Nariz del diablo, el mantenimiento implicaba tener un equipo móvil como personal técnico por lo que el precio era muy alto, además que los altos precios a turistas nacionales no permitían que el ferrocarril tuviera tanta frecuencia. Por otro lado, este mismo sector es bien sabido que en sus inicios fue construido con mano de obra jamaiquinos en lo cual muchos perderían sus vidas, las comunidades locales se han involucrado conjuntamente para el recibimiento de los turistas ellos lo tomaban de la mejor manera debido a que existía el comercio de sus productos y otros servicios.
Jorge Salazar/ Rector de la Unidad Educativa ciudad de Alausí	16 de enero del 2025	Antes de iniciar los esfuerzos de rehabilitación nos podemos dar cuenta que el tren había ido decayendo, durante la rehabilitación se pudo evidenciar que el ferrocarril fue motivo de más inversión que beneficios monetarios, lamentablemente el dinero despilfarrado y una mala administración en lo que es la empresa pública en su mayoría existía más los gastos administrativos que en gastos funcionales. Las comunidades y los habitantes locales durante la rehabilitación cambio bastante en el ámbito económico debido que ubo movimiento y dinamismo alto, aunque esto se iría disminuyendo con su paralización.
Remigio Roldán/ alcalde	16 de enero del 2025	Antes del 2008 en Alausí no existía ese interés del gobierno nacional, no existía una valoración sobre el dinamismo económico que daba un tipo de proyecto de esta magnitud, en el 2008 es tomado de una manera más seria a tal manera que es reconocido como patrimonio nacional y procede a ser restaurado. La falta de interés del gobierno de turno sería una las causas principales de la paralización del tren además de que el gobierno se opuso a trabajar con gente de la localidad en años posteriores.

Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de fotografías

La rehabilitación del ferrocarril tenía como fin el devolver a la vida la infraestructura de la máquina que le daba un dinamismo económico, este proyecto tenía como ambición de

enfocarse en el sector turístico, una visión con fin de beneficiar a sectores cercanos a estaciones a través del dinamismo turístico, como lo fue Alausí.

Alausí fue reconocido por uno de los tramos más sorprendentes que podría ofrecer el ferrocarril en el Ecuador, llamando la atención de cualquiera quien escuchase el nombre de el tren más difícil del mundo, en la “Nariz del Diablo”.

“El trayecto tenía una duración de 30 minutos, descendiendo desde los 2300 metros sobre el nivel del mar, hasta los 1800, salvando un nivel de 500 metros, lo cual permitiría la presencia de diversos microclimas a lo largo del recorrido” (Vicente, 2019, p. 1).

En cuanto a la rehabilitación de la ruta, según Ferrocarril del Ecuador Empresa Pública (2013) en su publicación “Guardavía”, se dio la rehabilitación en Pistishi-Alausí el 17 de julio de 2009, con la inauguración de la estación para la emblemática ruta de “la Nariz del Diablo”

Para regresar a la operación del ferrocarril se capacito gente con ayuda de La Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador, curso al cual asistieron cinco instructores, cumpliendo con uno de los artículos que tiene la Empresa de Ferrocarriles, para ser específico el artículo 4, es así como ellos transmitieron sus conocimientos a los nuevos tripulantes mediante un curso de tres meses (Ferrocarril del Ecuador Empresa Pública, 2023, p. 13).

Según El Comercio (2016) en su artículo “El Tren Crucero atraviesa las nubes para unir a Quito con Guayaquil” se menciona que el ferrocarril en Ecuador se pasaría a llamar el tren crucero y sería uno de los trenes más valorados en Sudamérica, debido a su valor y los servicios que ofrecía, siendo uno de los más costeados por turistas, en el tramo más llamativo tenía un costo de 1450 por persona, incluía recorrido por los páramos del Chimborazo, la avenida de los volcanes , “ la Nariz del Diablo” y el cañón del rio Chanchan

Según el diario La República (2012), “En la fase final del ferrocarril rehabilitado entrego 500 km de vía férrea, 32 estaciones, cinco talleres, ocho locomotoras electro Diesel, siete a vapor y 24 coches de pasajeros”.

Esta sección analiza información del proceso de rehabilitación del ferrocarril de Alausí durante los años 2008-2010, mediante las imágenes recopiladas se observa el desarrollo progresivo de la obra, permitiéndonos presenciar el avance del proyecto.

Tabla 3

Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de fotografías

Fecha	Fotografía	Descripción
17 de febrero del 2008		La estación de tren en el año 2008 se evidencia la infraestructura original meses antes de la

	 <p>Fuente: Garzón,2008</p>	<p>rehabilitación, estación de suma importancia para conectar el tramo Pistishi-Alausí. La estación fue renovada el mismo año en ser considerado la línea ferroviaria patrimonio cultural del Ecuador y posteriormente puesta a funcionamiento.</p>
<p>26 de diciembre del 2007</p>	 <p>Fuente: Avelazco, 2007.</p>	<p>Ferrocarril maquina a vapor, históricamente utilizada en Ecuador desde la construcción del ferrocarril en el país, se puede observar a la locomotora de color rojo, estacionada en la estación de Alausí y cómo personas la aprecian a su alrededor. Las locomotoras a vapor se dejaron de utilizar, debido a la evolución de electro-diésel, lo cual significo un avance a la modernidad en el servicio ferroviario, sin embargo, estas locomotoras fueron restauradas como parte del patrimonio histórico y turístico y en pocas ocasiones puestas a funcionamiento en el tramo Pistishi-Alausí.</p>
<p>11 de octubre del 2009</p>	 <p>Fuente: Padilla, 2009.</p>	<p>Vagón, de color rojo, parece estar estacionado sin embargo no está anclado, por sus especificaciones en la parte superior, se trata de un vagón de área turista, en el cual se puede ver varios anuncios de a que clase estaba dirigida. Actualmente es un monumento restaurado en el año 2000 por lo que guarda relación con el área operacional original.</p>
<p>12 de septiembre del 2010</p>	 <p>Fuente: Padilla, 2010.</p>	

<p>12 de septiembre del 2010</p>	 <p>Fuente: Padilla, 2010.</p>	<p>Locomotora electro diésel, tiene detalles más modernos a comparación de la de vapor, se puede apreciar el progreso tecnológico en el sistema ferroviario ecuatoriano, en ellas resalta los colores de su bandera a los costados. Estas locomotoras fueron ocupadas en años posteriores, sustituyendo a las locomotoras a vapor que se ocupaban antes del 2008.</p>
<p>10 de julio 2009</p>	 <p>Fuente: Tren Ecuador, 2009.</p>	<p>Estación Sibambe, una de las estaciones más importantes en el cantón de Alausí, desde ella se descendía al famoso tramo de “La Nariz del Diablo”, se observa una tradicional arquitectura de techos rojos y una pintura similar a su entorno montañoso. En 2009, la estación presentaba su servicio activo apartir del 19 de julio.</p>
<p>17 de febrero 2008</p>	 <p>Fuente: Hungría, 2008.</p>	<p>Nariz del diablo, vista desde la quebrada, se puede apreciar la famosa “Nariz del Diablo”, nombrada así por su la forma de la montaña, en el fondo está la quebrada donde queda la estación de Sibambe.</p>

Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de monumentos.

La presente tabla reúne información sobre algunos de los monumentos que poseen un vínculo con el ferrocarril en Alausí, mismos que proveen información fundamental para comprender el patrimonio tangible y su impacto en la memoria histórica de la localidad.

Estas imágenes son fundamentales para la preservación de la memoria histórica del país, a través de ellas, aunque no hayan sido revalorizadas en 2008, se tiene en cuenta que pretenden dar un impacto en la infraestructura ferroviaria de relación a este tramo.

Tabla 4

Proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de monumentos

Nombre del monumento	Ubicación	Significado Histórico/Cultural	Estado de conservación	Fotografía
Balanza	Ubicado dentro de la estación del ferrocarril de Alausí, en el área de la plaza artesanal.	Utilizado únicamente para pesar mercadería, su fin era tener una idea del peso que iba a entrar en los vagones para que estos no excedieran su capacidad.	En la actualidad se encuentra en deterioro, presenta oxidación y por la manera que se ve se nota la falta de mantenimiento.	
Monumento a Carlo Cattani Secchiari contratista ferrocarril Guayaquil & Quito	Ubicado en la plaza junto a la estación del ferrocarril de Alausí.	Reconocimiento hacia una de las personas a cargo de dirigir la construcción de unos de los tramos nombrado “El más difícil del mundo”	Actualmente el monumento se encuentra en buen estado.	

Contrastaste de histórico de rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) con la situación actual en los ámbitos de desarrollo urbano, turístico y patrimonial.

Mediante la siguiente tabla se contrastó el proceso de rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) con la situación actual del mismo, entorno a la memoria histórica de los locales con una mirada al desarrollo urbano turístico y patrimonial.

Tabla 5

Contrastaste de histórico de rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) con la situación actual en los ámbitos de desarrollo urbano, turístico y patrimonial.

Pregunta	2008-2010	2025	Contraste
1. ¿Qué ocurrió con el ferrocarril antes de que se iniciaran los esfuerzos de rehabilitación?	El ferrocarril antes de este periodo en general se ha identificado que se encontraba en desuso, mediante la rehabilitación en 2008 se iniciaría un proceso para regresar a la vida	En la actualidad se menciona que es como si se regresara a antes de la rehabilitación, debido al mal estado de los tramos y su completo abandono, aunque	Semejanzas: En 2008-2010 y la actualidad, en ambas épocas se mantiene el tema deterioro, en una antes de la rehabilitación mientras que en la actualidad de cómo se encuentra.

	al ferrocarril, tras el regreso del mismo los habitantes manifiestan un avance económico con respecto al dinamismo que trajo consigo los turistas.	existen infraestructuras las cuales se a buscado mantener la mayoría están en desuso y decadencia.	Diferencias: en 2008 se buscó una restauración y se logró después una rehabilitación mientras que en la actualidad se mantiene el deterioro pese a los mantenimientos de comunidades hacia el ferrocarril, no ha sido posible una rehabilitación.
2. ¿Por qué dejó de operar o cayó en desuso?	La falta de interés gubernamental, el despilfarramiento de dinero, mala gestión económica en conjunto con el deterioro de la línea férrea que era causada por deslaves, fueron las principales causas.	El mantenimiento no podía ser costeadado, los precios no compensaban la inversión, las tarifas muchas de las veces no llamaban la atención de los turistas.	Semejanzas: Problemas con la sostenibilidad de la economía. Diferencia: En 2008-2010 apenas estaba en sus inicios los problemas se presentarían años después producto del gasto en ese entonces, en 2025 el problema se debe a una falta de plan operativo para rehabilitar el ferrocarril.
3. ¿Estuvo usted en la ciudad de Alausí durante el período de rehabilitación del ferrocarril?	En su mayoría la gente estuvo involucrada activamente de una u otra manera apoyaban la rehabilitación.	Las personas perdieron la mayor parte de participación debido al impacto económico que han tenido por la falta del ferrocarril en la zona.	Semejanzas: las comunidades ven a el ferrocarril como una oportunidad económica. Diferencia: en 2008-2010 había un mayor compromiso con el ferrocarril debido a los beneficios que presenciaban, mientras que en la actualidad la gente sabe que está en decadencia la economía por la falta de turistas.
4. ¿Qué significó para usted la rehabilitación del ferrocarril en Alausí durante esos años 2008-2010?	Visto como símbolo de progreso, desarrollo, economía, el ferrocarril era visto como un factor importante para el dinamismo tanto económico como social, el ferrocarril significaba conexión con personas de todo el país y extranjeros.	Es un símbolo de identidad para la mayoría, el ferrocarril simboliza su riqueza histórica y aunque están conscientes de los cambios que ha traído al cantón Alausí su paralización, es atractivo aún.	Semejanza: en ambas épocas es visto como un símbolo de importancia. Diferencia: existe influencia económica diferente en cada época por un lado positiva y en la actualidad negativa.

<p>5. ¿Estuvo presente en los eventos de la inauguración o rehabilitación del ferrocarril? ¿Qué recuerdos tiene de esos momentos?</p>	<p>Se manifiesta que los eventos fueron momentos que felicidad, gracias a los mismos se atrajo personas de nacionales y extranjeras, la mayor parte de personas estuvieron en algún evento sea directa o indirecta.</p>	<p>Los eventos y celebraciones son solo recuerdos que se espera volver a repetirlos, gracias a iniciativas que se tienen.</p>	<p>Semejanzas: los eventos fueron de manera positiva y recordados de la misma manera. Diferencia: las situaciones económicas influyen en el estado de los habitantes, actualmente es recordado de manera melancólica y con el sueño de recuperar lo perdido.</p>
<p>6. ¿Ha tenido alguna experiencia personal significativa relacionada con el ferrocarril que le gustaría compartir?</p>	<p>Las experiencias se basan en el auge económico, el ferrocarril fue gran influyente en este caso personas dedicadas al comercio y a personas del sector socialmente.</p>	<p>La participación en general se ha disminuido debido al poco movimiento de personas que representa la paralización del ferrocarril, aunque existen esfuerzos locales referente al tema de rehabilitación.</p>	<p>Semejanzas: se ve al ferrocarril como un factor de interés y más en la memoria histórica de sus habitantes. Diferencias: en 2008-2010 las experiencias se basaban en hechos positivos mientras que, en la actualidad en negativos, esto es en contraste de la rehabilitación y la paralización que se llevó.</p>
<p>7. ¿Cómo se involucraron las comunidades locales en este proceso?</p>	<p>Las comunidades en este proceso fueron participantes activos, apoyaron mediante mano de obra y en actividades culturales.</p>	<p>La participación es más limitada, generalmente se enfoca en participación de mantenimiento regular.</p>	<p>Semejanzas: las comunidades están interesadas en el estado del ferrocarril y saben de su importancia. Diferencia: La participación de 2008-2010 fue de mayor tamaño a comparación de la escasa o casi nula en la actualidad (2025).</p>
<p>8. ¿Cómo cambió la vida en Alausí tras la rehabilitación del ferrocarril? (Por ejemplo, en el turismo y la economía local). Tomando en cuenta que esto ayudó a mejorar la conexión de Alausí con otros lugares, ¿cómo cree que ha influido la</p>	<p>La economía se vio beneficiada gracias al auge del turismo y el comercio local, los cambios eran presenciados de manera positiva y evidenciados por todos.</p>	<p>El comercio es menor a lo que estaban acostumbrados a ver, la economía decayó y consigo el turismo, debido que la atracción principal del lugar era el ferrocarril.</p>	<p>Semejanza: en ambos periodos se habla sobre economía y los efectos de esta en su población. Diferencia: en 2008-2010 su impacto fue positivo, las diferentes actividades eran demandas por turistas, mientras que en 2025 su crecimiento se ha tornado estancado.</p>

<p>rehabilitación del ferrocarril en la conexión entre Alausí y otras comunidades o destinos cercanos?</p>			
<p>9. ¿Qué reacciones tuvieron los habitantes de la comunidad ante la rehabilitación del tren?</p>	<p>Las personas tenían una motivación más, presentaban entusiasmo al recibir lo que tanto esperaron, sus expectativas de ahí en adelante eran sobre desarrollo sostenible para el cantón.</p>	<p>Sentimientos de frustración pese a que en la actualidad tienen ideas de proyectos no pueden cumplirse, los habitantes expresan desilusión, pero no pérdida de esperanza.</p>	<p>Semejanzas: las emociones se vinculan al funcionamiento del ferrocarril, este presenta para la comunidad preocupación y un significado simbólico. Diferencia: Las reacciones en 2008-2010 eran positivas debido a los beneficios que se presenció mientras que en la actualidad fue lo contrario.</p>
<p>10. ¿Cree que el ferrocarril sigue siendo un símbolo de identidad para la comunidad de Alausí en la actualidad? ¿Por qué?</p>	<p>El ferrocarril es más que un medio de transporte es un símbolo de progreso, sacrificio, cultural que brinda identidad a Alausí.</p>	<p>A pesar de su desuso en la actualidad el ferrocarril sigue siendo percibido con gran relevancia en su impacto y es visto como muchos como una oportunidad para volver al desarrollo.</p>	<p>Semejanza: el ferrocarril sigue siendo un símbolo local. Diferencia: el impacto en 2008-2010 es más evidente en la localidad de manera positiva, en la actualidad, es evidente, pero de una manera relativamente inverso.</p>
<p>11. Teniendo en cuenta el valor del ferrocarril 2008-2010 en el desarrollo de Alausí, si pudiera dar un mensaje a las nuevas generaciones sobre la relevancia del ferrocarril, ¿cuál sería?</p>	<p>El ferrocarril era sinónimo de esfuerzo colectivo, la gente reconoce su impacto de desarrollo, es nombrado patrimonio.</p>	<p>Dar más valor al patrimonio de Alausí, rescatar y preservar, valorar la historia y sus diferentes impactos, concientizar a las nuevas generaciones de la importancia del dinamismo económico.</p>	<p>Semejanzas: en ambos periodos se mantiene el valor hacia el ferrocarril se lo considera un símbolo de progreso. Diferencia: En 2008-2010 existía una mirada más de orgullo y significado palpable de desarrollo, mientras que en la actualidad se manda mensaje de la preservación y rescate para evitar que desaparezca el ferrocarril.</p>

4.2.Discusión

Tabla 1

El proceso de la construcción del tramo de Alausí-Pistishi, específicamente en su ruta de “la Nariz del Diablo” ha sido considerada una de las más difíciles del mundo, este tramo ha sido un punto clave para el estudio de diversas investigaciones, que ofrecen distintas perspectivas de cómo fue construido, además de que su impacto como llegaría a significar más que conexión una identidad local.

Según Alfaro (1931), el tramo Pistishi-Alausí tuvo dificultades en su mayoría debido a la escarpada de la Cordillera de los Andes, los empleados cargarían con múltiples trabas como el clima, geográficas y accidentes durante el proceso, los tramos en algunos lugares de la montaña alcanzaban alrededor del 6% de inclinación, lo cual representaba peligro de caídas al abismo al agregar las constantes explosiones con dinamita para perforar las rocas, además existió una escases de mano de obra los trabajos eran demasiado forzosos para los indígenas por lo que se contrató peones jamaiquinos.

Es posible observar más allá de los desafíos que se enfrentaba el proyecto el compromiso que se tenía con ser cumplido, los moradores coinciden que el ferrocarril fue sinónimo de desarrollo al ser finalizado y tienen en cuenta que existieron varios sacrificios en la construcción del mismo debido a la época en la que se llevó a cabo la infraestructura ferroviaria. Como menciona uno de los entrevistados (Comunicación personal, 12 de enero del 2025), varias personas fallecieron en la montaña, las explosiones se decía que se escuchaba a lo lejos, y consigo aparecieron historias que afirman que se puede escuchar a gente gritando en la montaña en la noche debido a los accidentes que ocurrieron, pero estas últimas solo son leyendas que se han transmitido a lo largo de generaciones.

En este contexto, la información de la tabla de procesos permitió una comparación de estudios que permite una visión más amplia de los procesos de construcción del tramo. Según Povani y Krawczyk (2017) en su investigación “Los Estudios Comparativos: algunas notas históricas, epistemológicas y metodológicas”, los estudios comparativos van más allá de describir, explicar y de interpretar, actúa más en función de un diagnóstico para identificar problemas sociales y a su vez una referencia con fuentes legítimas. Además, los estudios comparativos son fundamentales para formulación y contrastación de hipótesis que sirven como base de formulación de un nuevo conocimiento.

Al comparar los antiguos procesos de su construcción original con los de la rehabilitación, se observa las múltiples dificultades que el tramo siempre ha enfrentado. Uno de los momentos más importantes para esta construcción fue la firma del contrato de concesión con Harman en 1897, lo cual daría como inicio a un proyecto de unión en el país, se procedería a realizar diversos estudios con el fin de ver por donde sería más factible llevar el ferrocarril de la costa a la sierra ecuatoriana, esto consolidaría el tramo Bucay-Huigra en 1899.

En este contexto Barreno y Brito, en su estudio “La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio”, sostiene que el ferrocarril ha sido visto como un actor de transformador para el territorio, capaz de conectar el comercio de dos regiones totalmente distintas de un mismo país y movilidad interregional, por lo cual se debería completar el tramo por más difícil que parezca. Esta información destaca la importancia del proceso de integración entre las dos regiones y el impacto que se pretendía provocar en el país, dejando de lado los desafíos técnicos y geográficos para lograr el objetivo.

Es importante tener en cuenta que, en 1900-1901 se realizaron estudios preliminares y Archer contrata formalmente a Ecuadorian Association, Ltd., esta asumiría el proyecto. En 1901 y 1902 se daría inicio el tramo Bucay- Pistishi, lo cual representaría diversos retos geográficos al contraste de dos regiones totalmente distintas que se conectaban.

En 1901 empezaría los diferentes estudios y posterior construcción de “la Nariz del diablo” o también apodada uno de los tramos más difíciles del mundo, debido a sus inclinaciones en zigzag en la montaña lo cual únicamente así se permitió el acceso del ferrocarril a la misma siendo terminada en 1902 y reconocida como hazaña de la ingeniera ferroviaria.

Según la investigación de Castillo, Aguirre y Romero (2015) “Turismo un aporte al buen vivir comunitario en territorios andinos rurales ecuatorianos. Estudio de caso: Qhapaq ñan- Pistishi- Nariz del Diablo” mencionan que la obra sería sinónimo de movilidad, pero el tiempo la convertiría en un símbolo turístico y cultural.

Es importante tener en cuenta que, en 1899 a 1901, la construcción del tramo se avanzó desde Bucay hasta Huigra, esto sería sinónimo de las primeras representaciones de lo que vendría a partir de la salida de la costa marcando un inicio para la conexión del ferrocarril, entre el 1901-1902 la construcción llegaría finalmente a Pistishi, donde se hablaría de los diferentes sacrificios para construir en la montaña y los peligros que significaron. Mas allá el ferrocarril fue percibido por la mayoría como un nuevo símbolo a la modernidad. Como menciona Sevilla (2008), “era la obra redentora que vencería el atraso, ayudaría a eliminar relaciones sociales atrasadas y promovería más que el transporte, sino ideas y costumbres” (p. 86). En este sentido se tenía claro la importancia más allá del transporte, debido a pensamientos sobre el cambio de pensamientos ideológicos y políticos que pasaría el país gracias a la conexión.

La inauguración del Tramo Huigra-Alausí en 1902 marcaría un punto de consideración hacia el ferrocarril como principal actor de desarrollo nacional, el tren por fin llego de la costa a la sierra, el objetivo de la conexión entre dos regiones diferentes estaba materializada, mismo que permitió la integración territorial y cultural para la movilidad. Medina (2019), en su estudio “Construir la Republica practica: Estado, vías de la comunicación e integración territorial en Ecuador, 1883- 1895”, menciona que el estado ecuatoriano utilizo el ferrocarril a finales del siglo XIX como estrategia para la modernización y fortalecimiento de la infraestructura, por lo cual se crearía y promocionaría

una escuela de formación de ingenieros lo que permitirá más proyectos similares con relación al ferrocarril.

En este contexto el ferrocarril además de facilitar la conexión entre la costa y sierra ecuatoriana generaría nuevas dinámicas como se menciona en el caso de la escuela de ingenieros mediante lo cual se pretendía elevar la infraestructura del país en base al conocimiento, a lo que parece una idea muy prometedora debido al bum del tema y del progreso que se esperaba.

En 1902, el ferrocarril estaba oficialmente en funcionamiento, cumplía con la conexión del país que se planteó desde sus inicios, gracias a los diferentes retos para completar el tramo según los estudios mencionados serían de gran relevancia y potencialmente alzarían al país en el ámbito económico debido al desarrollo que significaba conectar regiones muy lejanas, a más de esto no contaban que gracias a este proceso conforme pasarían los años el ferrocarril sería visto como un símbolo de identidad para muchos que crecieron con él, marcando en diferentes pueblos el sentimiento ferrocarrilero como en Alausí.

Tabla 2

La presente discusión se basó en temas en general de los entrevistados que se evidencia en la tabla:

La memoria histórica en Alausí presenta el arraigado proceso que se llevó en la ciudad a través del ferrocarril, conectándose con el pasado cuando se habla de él. Sesma (2003) en su estudio “La creación de la memoria histórica una selección interesada del pasado” la memoria histórica no es solo recordar si no permitirte entender a través de ella en el presente su pasado. Este argumento en los moradores de Alausí lo representan a la perfección, debido que, aunque se encuentre en paralización se lo sigue viendo como un elemento esencial en la economía local. Debido a que en años posteriores permitió el progreso de muchas familias al estar en una zona estratégica en donde la Costa con la sierra ecuatoriana interactuaban, lo que reflejaría una parte fundamental en la identidad de Alausí a día de hoy.

Todos los habitantes añoran la activación del ferrocarril, en razones que la mayoría coinciden, el impacto positivo en su economía y por otro lado la identidad que transmite en la localidad, el ferrocarril no solo fue visto como un medio más de transporte por los locales más allá de eso fue sinónimo de progreso para familias que dependían de actividades relacionadas con el mismo.

La mayoría de las habitantes coinciden que es fundamental en su historia por el acontecimiento de la conexión entre costa y sierra lo cual promovió en aquella época el intercambio de productos en dos regiones diferentes. En la actualidad, aunque se encuentre paralizado el proyecto la gente ve al ferrocarril un recuerdo de años dorados y a su vez de

esperanza a futuro aun como un factor de transformación económica y una manera de recuperar el legado de su historia.

Los factores principales según los entrevistados mencionan que la falta de mantenimiento y posteriormente su paralización, lo cual quedaría en evidencia como las estructuras políticas y económicas mandan y que algunas de las veces no estarán capacitadas para mantener el pasado. La rehabilitación no solo sería un esfuerzo por recuperar un transporte, sino una estrategia como parte del patrimonio cultural y la identidad nacional. Como menciona el Plan Nacional para el Buen Vivir (2009), el patrimonio ser valorizado, pero este será acompañado de sostenibilidad. Cosa que el ferrocarril a la larga no lo logro, aunque tomando en cuenta los testimonios en sus inicios fue una novedad conforme pasaron los años en vez de convertirse en una inversión para ver ingresos se convertiría en una para ver gastos, agregándole la falta de continuidad en las gestiones publicas dificultaría aún más su funcionalidad.

Existen diferentes perspectivas de como sintieron este proceso, desde el punto de vista de alguien que trabajo dentro hay un contraste con los de afuera, los de dentro tenían al ferrocarril como un logro técnico y administrativo que de llevarse a cabo en su correcta administración veían beneficios para todos, pero a su vez se podía detectar deficiencias que el resto no habría podido desde afuera, tal como menciona (Comunicación personal, 12 de enero del 2025), el peor error del ferrocarril fue el despilfarro y la mala administración del dinero destinado al mantenimiento, que usualmente se llegó a gastar solo en los administrativos, dejando de lado lo más importante para seguir funcionando.

En contraste que los comerciantes y habitantes dependían de la gente que llegaba y como se empezó a hacer costumbre las grandes cantidades de personas esto se volvió un buen recuerdo por la mayoría interpretando el evento como la construcción de época prospera para los habitantes. Basándonos en lo que decía Torres (2013), en su investigación “La memoria histórica y las victimas”, la memoria histórica no solo se trata de preservar el pasado mediante recuerdos sino de darle un sentido para potenciarlo en el futuro. La gente en el contexto empezó a ver el evento del cierre como una pérdida de oportunidades en el ámbito económico debido al poco interés del gobierno, mientras que los trabajadores lo interpretaron más como problemas de altos costos de mantenimiento.

Aquí se puede evidenciar un contraste de ideas sobre un mismo evento en el que importa desde que punto lo ves para dar un criterio sobre un suceso, lo cual enmarca muchas dudas a futuro especialmente para los habitantes que no están relacionados con el tema administrativo y solo pueden expresar creencias de porque pudo haber sido paralizado el proyecto.

La rehabilitación fue capaz de dejar recuerdos inolvidables en los habitantes de Alausí, gracias a las experiencias y percepciones de cada persona que vivieron en el evento. Mientras el gobierno se acogía a recuperación patrimonial, los habitantes lo veían como una oportunidad de sustento y de identidad. Lo cual se ha vuelto un desafío que enfrentan los habitantes hoy en día al no contar con el motor económico que tanto anhelan que regrese.

Tabla 3 proceso de rehabilitación

Entre los años 2008-2010 en Alausí se vivió un cambio significativo en sus estructuras, el tramo Pistishi- Alausí fue restaurado como esfuerzo del gobierno de turno. En este periodo se volvió evidente el compromiso con la restructuración mediante reparación de vías, estaciones y la implementación de nuevos vagones y motores.

Este periodo sería importante para el resurgimiento económico de Alausí, se pretendía mediante el proyecto atraer turistas tanto nacionales como internacionales, sin embargo, esto solo fue una de las metas que los habitantes esperaron, según las entrevistas realizadas el proyecto dejaría expectativas sin cumplir.

En contraste a lo que se observa en la tabla de procesos de rehabilitación se puede visualizar imágenes que reflejan elementos restaurados como las locomotoras que fueron cambiadas, la estación de Pistishi totalmente acta para el uso, las vías en buen estado, todo logrado mientras se promovía la modernización de uno de los patrimonios más emblemáticos del país.

Desde una perspectiva de un habitante (Comunicación personal, 16 de enero del 2025) el proyecto ferroviario se planteaba en atraer turistas y a ser usado como un transporte de productos, debido al tema de preservación de patrimonio todo cambio. Tomando en cuenta esta opinión de lo que se había conseguido y por lo que al principio muchas comunidades del sector se disgustaron con el gobierno, pero viendo las facilidades que el mismo les planteaba para trabajar con los turistas lo reconsideraron como un beneficio a largo plazo.

Lo que se puede evidenciar en la primera imagen se puede ver la infraestructura original meses antes de la restructuración para la rehabilitación, la imagen proporciona el desgaste que existía en la misma pero aun así seguía en funcionamiento, además a detalle se visualiza como las rieles mostraban madera desgastada, esto reflejaría el comentario de (Comunicación personal, 12 de enero del 2025) “antes de la rehabilitación las vías del ferrocarril estaban en mal estado, a veces eso afectaba el transporte de un lugar a otro” esto evidencia la necesidad de buscar alternativas mediante una rehabilitación en la cual el sistema ferroviario sea completamente restructurado, proceso en el cual se evidencian en las siguientes imágenes que reflejan el traspaso de la maquina a vapor que aún se ocupaba en el año 2007 y para el 2010 se evidencia varias locomotoras electro diésel.

(Comunicación personal, 12 de enero del 2025) menciona que el ferrocarril en los años de rehabilitación fue el gran promotor de la economía de Alausí debido que gracias a él se atraía turistas que compraban distintas mercancías en su pasada por la ciudad. Lo cual sería evidente con lo mencionado de las nuevas locomotoras, que representan el compromiso del gobierno con la atracción de los turistas mediante las nuevas comodidades a su vez también se hace énfasis en uno de los vagones el cual está diseñado específicamente para primera clase de turistas, lo cual permite ver los enfoques turísticos en la rehabilitación coincidiendo con ambas opiniones.

Para (Comunicación personal, 16 de enero del 2025) el mantenimiento del ferrocarril se vio afectado principalmente por la geografía y la implicación de cambios climáticos los cuales requerían constante mantenimiento en vías, esto se puede evidenciar en la fotografía de la estación de Sibambe y de “la Nariz del Diablo” que a simple vista se puede evidenciar el tipo de clima que los rodea y las dificultades de acceder a los lugares, que aunque representa un atractivo visual para cualquier turista, se nota la dificultad de los desafíos técnicos . Es importante tener en cuenta que, aunque se menciona diferentes dificultades hay quienes mencionan que eso era recompensado con el flujo de los turistas como menciona (Comunicación personal, 16 de enero del 2025) el valor del tramo era alto aun así era atractivo para muchos, esta parte del ferrocarril llamaba la atención de cualquiera.

En cuanto a este testimonio refleja que, aunque el valor no iba con lo que se ofrecía finalmente era muy llamativo para los turistas, hay que comprender que el proceso de rehabilitación implicó renovaciones las cuales fueron hechas con inversión y por el mismo motivo el valor de aquel entonces podía estar estimado a un aproximado para recuperarlo a la larga

Tabla 4 monumentos

Los monumentos usualmente nos invitan a tener un momento de reflexión y a recordar hechos importantes, lo cual en el contexto de Alausí es preocupante, al tener tanto que ofrecer mediante los mismos se evidencian escasos o casi nulos de encontrar en la ciudad referente a su identidad ferrocarrilera.

La balanza está ubicada adentro de la estación específicamente en área de recuerdos, esta fue ocupada para pesar mercancías y así evitar el exceso de carga en los vagones, puede ser relacionado como un símbolo en la vida cotidiana de quienes usualmente recurrían a este medio de transporte, sin embargo se encuentra en la actualidad en un estado de deterioro y con falta de algún tipo de mantenimiento lo cual refleja el poco interés y desconexión de la memoria histórica en sentido de un legado para las nuevas generaciones. Según Sesma (2003) en su estudio “La creación de la memoria histórica una selección interesada del pasado” la memoria histórica plantea que es un proceso dinámico el cual ayuda a interpretar el pasado.

En este caso se pudiese lograr lo que menciona Sesma si esta fuera correctamente conservada y no a punto de desaparecer por falta de mantenimiento, el pasado es importante pero en este caso nos damos cuenta que a veces no todo de épocas atrás es valorizado a menos que cumpla con una relevancia histórica de la cual se destaque a lo que esta desconexión nos lleva a lo que sugiere Torres (2013), en su investigación “La memoria histórica y las víctimas”, la memoria histórica no solo se trata de preservar el pasado mediante recuerdos sino de darle un sentido para potenciarlo en el futuro. Lo podemos relacionar con la balanza y la falta de interés hacia ella y el que no esté vinculada a nada más que una tarea que se tenía.

Por otro lado, se encuentra el monumento a Carlo Cattani Secchiari, a comparación se encuentra en buen estado, en él se refleja más claro cómo se recuerda a una figura que contribuyó al ferrocarril e intentando mantener viva su presencia en la historia local. Similar a lo que sostiene Torres (2013) en su investigación “La memoria histórica y las víctimas”, la memoria histórica no solo se trata de preservar el pasado mediante recuerdos sino de darle un sentido para potenciarlo en el futuro. Este monumento si cumpliría con la interpretación de mantener vivo un aspecto clave para Alausí a su vez es de gran aporte para aquellos que no sepan referente al tema debido que influye dudas, aportando aún más al refuerzo de conectar a la comunidad con el pasado

Tabla 5 Discusión de la tabla contrastaste de histórico de rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) con la situación actual en los ámbitos de desarrollo urbano, turístico y patrimonial.

El ferrocarril al igual que varias partes del mundo fue un medio de transporte revolucionario y Alausí no fue excepción, una rehabilitación es una actividad que implica intervenciones para reducir falencias, en este caso con el nombrado trayecto Pistishi-Alausí. En el contraste entre la rehabilitación del ferrocarril en Alausí durante los años 2008-2010 y la situación actual del lugar, se evidencio la dependencia del factor ferroviario, durante la rehabilitación se mostraría como una temporada clave para el desarrollo local, en ámbitos económicos, sociales y turísticos, pero en la actualidad se evidencia el abandono que aunque allá acoplado un reciente mantenimiento es inutilizable para los habitantes y son ellos quienes perciben la situación de estancamiento o hasta retroceso en su economía.

Uno de los temas más críticos sobre el ferrocarril a simple percepción fue el continuo deterioro que de una u otra manera siempre ha existido en el pasado antes durante y después de su rehabilitación, ha existido periodos de abandono, pero aun así a existido el esfuerzo de ese mantenimiento por esperar que no desaparezca. Hay que tener en cuenta que en 2008 llevaría a cabo inicios de rehabilitación en donde fue necesaria una restauración casi completa, mientras que en la actualidad está solo va por un tramo y no ha sido por parte de entidades referentes al gobierno sino de las comunidades locales.

El ferrocarril en Alausí estaba en desuso, pero es interesante destacar que, aunque el gobierno allá dado informes oficiales de esto, no era lo que creíamos como menciona (Comunicación personal, 12 de enero del 2025) “Decían que el ferrocarril estuvo abandonado y parado durante varios años, pero en realidad este nunca dejó de trabajar”. La información del gobierno en contraste con la realidad, nos da entender que el gobierno antes de la rehabilitación tuvo algún tipo de olvido hacia el ferrocarril como nos menciona Remigio Roldan (alcalde de Alausí) “no existía ese interés del gobierno nacional, no existía una valoración sobre el dinamismo económico.

Causas para que cayera en desuso el ferrocarril

El ferrocarril iría cayendo en desuso debido a la combinación de inconvenientes en las líneas férreas, sumado esto los altos costos de mantenerlas. Después de la rehabilitación años posteriores presuntamente abría una mala gestión de recursos. (Comunicación personal, 12 de enero del 2025) “la lucha entre políticos pudo haber sido uno de los males para que el ferrocarril desapareciera” mientras que Jorge Salazar(rector de la Unidad Educativa ciudad de Alausí) “el dinero despilfarrado y una mala administración en lo que es la empresa pública en su mayoría existía más los gastos administrativos que en gastos funcionales”, mediante estos argumentos quedaría como detectado que existía una mala gestión financiera en la inversión del ferrocarril lo cual contribuyo al deterioró de tramos al no poder ser atendidos como se esperaba seguido del sistema ferroviario completo.

Vivencias durante la rehabilitación del ferrocarril

La rehabilitación del ferrocarril de Alausí, a generado en todo tipo de personas recuerdos y vivencias, entre las mismas abran positivos y negativos, según varias personas en esta época hubo un sentimiento de esperanza hacia el desarrollo local más enfocado en lo económico, por otro lado, se destaca la importancia de la operabilidad del ferrocarril.

(Comunicación personal, 16 de enero del 2025) “Las comunidades y los habitantes locales durante la rehabilitación se cambió bastante en el ámbito económico debido que ubo movimiento y dinamismo alto”, por otro lado, los trabajadores de aquel entonces relacionados a lo ferroviario tenían otro contraste de las dificultades que se avecinaba dentro de años, a pesar de esto la rehabilitación del ferrocarril unió más a Alausí.

Significado de la rehabilitación

La rehabilitación para muchos en Alausí significaba un cambio en su totalidad, un renacimiento en su economía, para los comerciantes y dueños de negocios el ferrocarril trajo consigo una oportunidad de ofrecer sus productos y servicios a los turistas, como menciona (Comunicación personal, 12 de enero del 2025) “el comercio era muy movido y la economía parecía estar en buen estado, mientras funcionaba el ferrocarril existían muchos turistas a los alrededores, el ferrocarril ofrecía varios tours lo cual era muy llamativo”, su testimonio resalta como se había convertido en un beneficio el pertenecer a Alausí.

Experiencias personales con el ferrocarril

Durante su rehabilitación, tuvieron distintas experiencias desde su manera de vivirlo, sin duda el ferrocarril ayudo a unir a Alausí con otros lugares, el ferrocarril estaba vinculado al progreso, como menciona (Comunicación personal, 12 de enero del 2025), “ este medio de transporte era lo que más vida daba a la ciudad, eso se daba a la interacción que existía entre costa con sierra, el ferrocarril fue tan importante años atrás por que no existía las carreteras” este comentario nos da a entender que el ferrocarril en esta parte era el principal componente, algo que en tiempos atrás no se podía lograr a través de las carreteras, permitiendo el ferrocarril movilidad y acceso a otros productos.

Reacción de comunidades ante la rehabilitación

Las comunidades en conjunto cumplirían con distintos roles los cuales serían importantes durante la rehabilitación, estas fueron tanto directas como indirectas a través de actividades ,como menciona (Comunicación personal, 16 de enero del 2025)“Las comunidades reaccionaron de la mejor manera, ellos sabían que la rehabilitación les iba a traer beneficios debido a la interacción entre las dos regiones que se esperaba volver a ver, pero lo que no se esperaba era que el tren iba a ser de carácter turístico ya no comercial” con este argumento nos hizo saber que las comunidades pensaban más en la venta de sus productos o en llevar sus productos para el intercambio con la costa, pero que los mismos no se esperaban que el ferrocarril cumpliría un nuevo rol y ya no estaría destinado a lo que siempre conocieron.

CAPÍTULO V.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

El proceso histórico de construcción del ferrocarril, tramo Pistishi- Alausí “el tren más difícil del mundo”, este tramo representa a inicio del siglo XX un avance tecnológico e innovador en la historia ferroviaria ecuatoriana, este tramo presentaría dificultades durante su construcción, en especial las geográficas, pero gracias a estudios de parte de los dos hermanos Harman, se encontraría la solución de crear los rieles en manera de zigzags en “la Nariz del Diablo”. El tramo represento además de conexión entre la costa y sierra ecuatoriana un simbolismo de desarrollo local y para el país, la culminación del mismo consolido a Alausí como un punto clave económico y social.

El proceso de la rehabilitación del ferrocarril en Alausí mediante la recopilación de relatos, fotografías y monumentos, tomando en cuenta que en el año 2008-2010, el principal causante de la reactivación económica y mantenimiento de infraestructuras históricas a su vez seria visto como un ideal de identidad hacia su comunidad mediante relatos, fotografías y documentos. Este proceso seria evidenciado por varios comerciantes y dueños de negocios locales lo cual ayudaría a recuperar lasos entre una memoria histórica y un patrimonio tangible, sin embargo, se enfrentaría a largo plazo un problema por el mantenimiento de la infraestructura lo cual se resaltaría la importancia de la gestión hacia el ferrocarril.

La memoria histórica de rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) con la situación actual en los ámbitos de desarrollo urbano, turístico y patrimonial, en su contraste refleja una disminución en su dinamismo económico y turístico, debido a la situación de paralización con el ferrocarril, quedando en la memoria de sus habitantes lo que una vez trajo este transporte. En el proceso de restauración, el ferrocarril impulsó la economía local, mediante la atracción de miles de turistas los cuales consumían distintos servicios a comparación en la actualidad que se ve el desarrollo limitado por tal motivo de falta de turistas, hay que destacar que aun teniendo en cuenta dos tipos de realidades los habitantes tienden a preservar este patrimonio con un valor inigualable relacionado con el desarrollo.

5.2.Recomendaciones

Ampliar la divulgación del proceso histórico de la construcción del ferrocarril, tramo Pistishi-Alausí “el tren más difícil del mundo”, aunque la población tiene conocimiento sobre el sacrificio que se empleó en el tramo, y el conocimiento de extranjeros que brindaron su ayuda, desconocen con precisión de los principales aportadores a la obra. La mayoría de personas mencionan a Eloy Alfaro como el responsable principal, pero omiten otras figuras importantes del estudio del tema para ser logrado como con los hermanos Harman y otros colaboradores que son mencionados usualmente como los gringos. Se recomienda tener una mayor divulgación acerca de las personas que contribuyeron en el proyecto mediante información relevante que los incentive a investigar estos personajes, dar a conocer públicamente archivos históricos mediante campañas de difusión que permita a la comunidad local saber más de su historia.

Promover la construcción de monumentos que conmemoren la construcción y la rehabilitación del ferrocarril en Alausí, los monumentos en la actualidad son escasos y los pocos que existen carecen de información que permita recordar hechos importantes a la comunidad. Se sugiere que los monumentos se centren en el reconocimiento de personas que apoyaron en gran dimensión en la obra. El objetivo es dejar de ver a los monumentos como un elemento decorativo, estos representan historia mediante la incorporación de información relevante que ayudan de manera educativa a quienes desconocen del tema, de esta manera ayudarían a fortalecer la memoria colectiva aún más, permitiendo conectar el presente con el pasado a través de recuerdos tangibles.

Fomentar un enfoque más participativo, teniendo en cuenta necesidades y expectativas de la comunidad de Alausí, a través del contraste en la memoria histórica de la rehabilitación del ferrocarril (2008-2010) y la situación actual se identificó, la falta de toma de opiniones en el ámbito urbano, turístico y patrimonial. El proyecto se tornó totalmente diferente a lo que se esperaba por la mayoría, beneficiando a un sector más reducido, es necesario tomar en cuenta recomendaciones de locales mediante un proceso de consulta abierto.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfaro, E. (1931). *Historia del Ferrocarril de Guayaquil a Quito*. Quito: Nariz del Diablo.
- Álvarez, P. (2016). *Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo*. BiBiblio 3W: Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales. <https://openaccess.uoc.edu/handle/10609/70679>
- Avendaño, G. (2018). *Rehabilitación de la estación del ferrocarril de Girardot Cundinamarca: : Una propuesta de conservación de la memoria colectiva y consolidación urbana*. Repositorio Institucional Universidad del Tolima : <https://repository.ut.edu.co/entities/publication/04588350-b19d-442f-9faa-15de1f88849d>
- Barreno, E. (2015). *La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio*. ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/283491313_La_rehabilitacion_del_ferrocarril_en_Ecuador_como_actor_transformador_del_territorio
- Berones, A. (2019). *El Simbolismo del Ferrocarril en el imaginario Social de los habitantes de Alausí, en el periodo enero – junio 2018*. Repositorio Universidad Nacional de Chimborazo:<http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/5750/1/UNACH-EC-FCP-COM-SOC-2019-0030.pdf>
- Capel, H. (2007). *El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades*. Obtenido de 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol.XII, nº 717: <https://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>
- Coulls, A. (1999). Railways as World Heritage Sites. International Council on Monuments and Sites (ICOMOS): <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2014/06/railways.pdf>
- Cuéllar, D. (2010). Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial. (29), 61–71. Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales: <https://revistas.um.es/areas/article/view/115551>
- Gallardo, Á. (2021). El sueño jamaquino: trabajo y maltrato durante la construcción del ferrocarril ecuatoriano (1900-1902). Repositorio Nacional PUCE: <https://repositorio.puce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/db201135-b12d-418b-a497-117e64c71854/content>
- Gobierno Municipal de Alausí (2020). *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Alausí*. <https://www.alausi.gob.ec/index.php/transparencialotaip/dctos-respaldo-art-7/literal-k/2021-2/3129-pdot-canton-alausi-proceso-de-actualizacion-2020/file>
- Jauregui, L. (2004). Los transportes, siglos XVI al XX. Google Books: <https://books.google.es/books?id=eATyJec312cC&lpg=PA7&ots=yIT-W-mWEC&dq=Historia%20de%20los%20transportes%20Luis%20Jauregui%20&lr&hl=es&pg=PA7#v=onepage&q&f=false>
- Lalana, J. (2012). Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural. VI Congreso de Historia Ferroviaria: <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/6046.pdf>

- Maria Bladin, M. B. (2008). Producción y dirección del especial "La Nariz del Diablo, más allá de sus rieles" del programa Arashá. Repositorio Institucional Universidad de Azuay: <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/4663>
- Murillo, FJ, & Martínez-Garrido, C. (2010). Investigación Etnográfica. Obtenido de Universidad Autónoma de Madrid : https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24243w/I_Etnografica_Trabajo.pdf
- Azcona, M., Manzini, F. & Dorati, J. (2013). Precisiones metodológicas sobre la unidad de análisis y la unidad de observación : Aplicación a la investigación en psicología. Memoria Académica: https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.12219/ev.12219.pdf
- Medina, A. (2019). Construir la República práctica: Estado, vías de comunicación e integración territorial en Ecuador, 1883-1895. Revista Procesos: <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/procesos/article/view/1696/1496>
- Ponce, W. C. (2021). Rehabilitación del patrimonio tangible de la empresa de gerencia de ferrocarriles, parroquia Pistishí, cantón Alausí. Repositorio Digital Universidad Nacional de Chimborazo: <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/7577>
- Seisdedos, S. (2009). El ferrocarril transandino. Scielo: <https://www.scielo.cl/pdf/arq/n71/art09.pdf>
- Sesma, J. (2003). La creación de la memoria histórica una selección interesada del pasado. Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=814501>
- Sevilla, E. (2008). El Camino del Hierro, Cien Años de la Llegada del Ferrocarril a Quito. Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito (FONSAL). Scribd: <https://es.scribd.com/doc/147499222/Libro-Camino-de-Hierro>
- Torres, J. (2013). La memoria histórica y las víctimas. *Juridicas* 10(2), 144-166. Repositorio Universidad Militar Nueva Granada: [http://vip.ucaldas.edu.co/juridicas/downloads/Juridicas10\(2\)_9.pdf](http://vip.ucaldas.edu.co/juridicas/downloads/Juridicas10(2)_9.pdf)
- Trujillo, S. (2024). Tren Riobamba ofrece viajes gratis. La prensa Chimborazo: https://www.laprensa.com.ec/tren-riobamba-viajes-gratis/#google_vignette
- Uggen, J. (2004). *ProcesoS*, Revista Ecuatoriana de Historia, 20. ProQuest: <https://www.proquest.com/openview/8d84406b1acd0135ec9873ea2f110fbd/1?pq-origsite=gscholar&cbl=29341>
- Villegas, V. R. (2017). Evaluación socioeconómica de la rehabilitación en estaciones y talleres ferroviarios ubicados en el tramo Durán - Bucay. Guayaquil. Repositorio Universidad Politécnica del Litoral: <https://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/51833>
- Zarama, R. (2016). Historia del ferrocarril de Nariño. *Tendencias*, 17(1), 87-103 <https://doi.org/10.22267/rtend.161701.15>

ANEXOS

Anexo 1 Análisis bibliográfico

Autor	Titulo	Tipo de documento	Aspectos clave	Conclusiones
Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Alausí	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.	Documento de planificación territorial y estratégica	Componentes biofísicos, componentes socioculturales, componente económico productivo, Componentes de asentamientos humanos, movilidad, energía y telecomunicaciones, componente político institucional, análisis estratégico territorial, zonas en estudio.	El ordenamiento territorial es esencial para el desarrollo de asentamientos humanos, gracias al mismo se puede tener en cuenta la distribución de obligaciones y ventajas, esto se obtiene debido al conjunto de políticas demográficas y participativas.
Gilson Lozano y Cristian Avendaño	Rehabilitación de la estación del ferrocarril de Girardot Cundinamarca: Una propuesta de conservación de la memoria colectiva y consolidación urbana.	Trabajo de grado- pregrado (Avendaño, 2018)	Conocimiento sobre el desarrollo del diseño urbano, conocimiento sobre el turismo y la influencia de este en la economía, memoria colectiva, ideas de planes para la protección del patrimonio.	Con la intención de intervenir en el ferrocarril de Girardot y mejorar en las necesidades de sus habitantes, se planteó un plan en el que intervendría el sector privado con el público, esto en apoyo al desarrollo de la zona y la fomentación de la memoria colectiva entre sus habitantes.
Eduardo Brito y Andrés Barreno	La rehabilitación del ferrocarril en Ecuador, como actor transformador del territorio.	Artículo de investigación (Barreno, 2015)	La declaración del ferrocarril como patrimonio simbólico, ideas sobre la potencialidad de este tipo de proyecto y su impacto turístico, importancia hacia el sector turístico y transformación económica.	El ferrocarril fue crucial para la transformación del país, el cual fue construido gracias a inversión tanto privada como publica, este sería considerado atractivo turístico patrimonial, en su rehabilitación fue capaz de promover una dinámica económica más fluida, pero eso se debió gracias a las ideas de emprendimientos de los mismos ciudadanos mediante atractivos que se ingeniaban.

Alex Berones	El Simbolismo del Ferrocarril en el imaginario Social de los habitantes de Alausí, en el periodo enero – junio 2018	Trabajo de grado- pregrado (Berones, 2019)	El ferrocarril como un símbolo de importancia para la ciudad de Alausí, la importancia del patrimonio.	La percepción de los habitantes de Alausí sobre el imaginario social del ferrocarril, el cual no es tratado simplemente como una infraestructura más sino como un símbolo cultural y patrimonial, mediante encuestas se apoyaría a la consideración de la percepción de los habitantes sobre el ferrocarril.
Horacio Capel	El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades	Artículo de investigación	El ferrocarril como un objeto de ayuda a la transformación de ciudades, la organización de territorio como objeto de estudio, la privatización de servicios públicos, la red de transporte en constante evolución.	En muchos lugares del mundo el ferrocarril a cumplido con un papel de suma importancia, a el se deben cambios en diferentes territorios al cual para adaptarse al mismo se llevó un ordenamiento territorial más desarrollado lo cual impulsaba la competitividad con diferentes lugares que ocurría lo mismo.
Anthony Coulls	Railways as World Heritage Sites	Artículo de investigación	Influencia del ferrocarril en ámbitos económicos, sociales y culturales, valores hacia la locomotora, ejemplos de sistemas ferroviarios en diferentes lugares del mundo, el ferrocarril como patrimonio.	Busca resaltar la importancia del valor histórico del ferrocarril y a su vez reconocerlo como patrimonio, es importante los avances que se han conseguido gracias al mismo y compararlos alrededor del mundo para tener una percepción más amplia.
Domingo Cuéllar	Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial	Artículo de investigación	Conservación del patrimonio ideal para evidenciar transformación, desafíos en la modernización, evaluación económica de la actividad.	La importancia patrimonial en los diferentes avances que se dieron durante la Revolución industrial mientras se examina la relación entre la industria y el desarrollo económico del territorio.
Álvaro Gallardo	El sueño jamaíquino:	(Gallardo, 2021)	El ferrocarril en Ecuador enfrentaba	En este trabajo se tomó en cuenta la construcción del

	trabajo y maltrato durante la construcción del ferrocarril ecuatoriano (1900-1902)	Trabajo de grado- pregrado	escases mano de obra, la obra fue abandonada múltiples veces debido a este factor, Eloy Alfaro decidiría continuar con el proyecto, se recurriría a la mano de obra jamaicana ya que estaba especializada para trabajos forzosos, esta decisión sería la clave para la construcción.	ferrocarril como el medio que se utilizó para atraer mano extranjera especialmente jamaicana para trabajos forzosos, pero a su vez se presenta como los mismos por características particulares llegaron a sufrir discriminación en el territorio ecuatoriano, en especial a la zona costa donde trabajaron debido al clima que los beneficiaba.
Luis Jauregui	Los transportes, siglos XVI al XX	Libro académico	La evolución de la sociedad, el comienzo de la mejora de calidad de vida, época colonial, moderna y contemporánea, la evolución para la producción, distribución y servicios.	Se toma en cuenta diferentes procesos sociales por los que paso México y mediante los mismos se tiene en cuenta los avances en la sociedad y las necesidades de sus habitantes por lo que se encontraba en constante cambio un ejemplo muy marcado fue los ferrocarriles y los automóviles en el país que ayudo a la mejora de conexiones y exportaciones en conjunto con el transporte.
José Lalana	Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural	(Lalana, 2012) Artículo de investigación	La importancia de la presencia del ferrocarril, conflictos en la modernización, desafíos patrimoniales.	La construcción del ferrocarril significo una valoración sobre todos sus elementos los cuales fueron vistos como patrimonio en conjunto de los paisajes que resaltan, pero no solo se puede subrayar lo bueno sino también la otra cara como por ejemplo el tratamiento de este, su condición en la actualidad y el debate entre lo paisajístico anteriormente mencionado y lo urbano.
María Blandín, Miguel Benegas,	Producción y dirección del especial "La	(Maria Bladin, 2008)	La ciudad Alausí es importante para la historia ecuatoriana	El ferrocarril en el Ecuador fue de gran importancia para el desarrollo de este,

Fabian Cornejo, Santiago Jerves, Carlos Monge y Klever Valladares	Nariz del Diablo, más allá de sus rieles" del programa Arashá	Trabajo de posgrado	pero este valor no es muy reconocido entre a nivel nacional, tiene potencial turístico para explotarlo de diversas maneras, con una correcta administración se podría fomentar a conocer el lugar.	luego de caer en desuso este fue casi olvidado completamente, pero mediante recursos audiovisuales y otras herramientas en este trabajo se pretende compartir información valiosa sobre el lugar para atraer turistas y evitar la desaparición en la memoria de los ecuatorianos de este transporte.
Javier Murillo y Cynthia Martínez	Investigación Etnográfica	(Martínez, 2010) Artículo de investigación	Significado de lo que es la etnografía, descripción, aspectos clave de la etnografía, método cualitativo y cuantitativo.	La etnografía se puede realizar en cualquier lugar del mundo, pero el punto principal es describir la situación del objeto de estudio, esto mediante la interacción, pero a su vez existirían diversas estrategias para conseguirlo como la triangulación, la coherencia y la aprobación, este documento nos da a conocer diversas maneras y sus técnicas.
Maximiliano Azcona, Fernando Mazini y Javier Dorati	Precisiones metodológicas sobre la unidad de análisis y la unidad de observación: Aplicación a la investigación en psicología	(Maximiliano Azcona, 2013) Artículo académico	Conceptos de metodología, concepto de análisis y unidad de observación, ideas sobre el problema base en la mayoría de las investigaciones, ejemplos de unidades de estudio.	Una investigación debe estar delimitada en su unidad de estudio, esto nos permite tener en cuenta a el grupo que se va a analizar, este tipo de delimitación hace el trabajo más sencillo debido que permite recabar información y a su vez sacar resultados con claridad al objeto de estudio.
Alexis Medina	Construir la República práctica: Estado, vías de comunicación e integración territorial en Ecuador, 1883-1895	(Medina, 2019) Artículo científico	Las obras publicas como desarrollo, la evolución del país a través del siglo XIX, promoción del estado en los proyectos ferroviarios para conectar costa con	Se basa en la política de integración territorial que se vivía en Ecuador en el año 1883 y 1895, el país tenía una ambición bastante grande con la infraestructura por lo que se tenía grandes inversiones en como a la

			sierra, desarrollo de la infraestructura.	unión de la costa con la sierra por medio del ferrocarril, también en escuelas politécnicas gracias a García Moreno con el fin de aumentar la competitividad y empleo con ingenieros que ayudarían a construir la nueva infraestructura.
William Ponce, Andrés Hernán Ponce	Rehabilitación del patrimonio tangible de la empresa de gerencia de ferrocarriles, parroquia Pistishí, cantón Alausí	(Ponce, 2021) Trabajo de grado- pregrado	La arquitectura ferroviaria como la respuesta a las necesidades de la sociedad ecuatoriana, el ferrocarril como un medio destinado a mejorar la vida de los locales, procesos y factores que influirían en la construcción para conocerla como es en la actualidad, acuerdos con la empresa de ferrocarriles del Ecuador, identidad.	Cada elemento en la infraestructura del ferrocarril cumple un papel fundamental, este fue criticado y visto por muchos como un paso a la transformación y modernidad, este sería capaz de satisfacer en muchos ámbitos a la población gracias a su labor de transporte, el trabajo pretende dar información sobre la infraestructura del mismo y a su vez buscar concientización en puntos de interés que podrían ser potencialmente explotados turísticamente.
Sebastián Seisdedos	El ferrocarril transandino	(Seisdedos, 2009) Artículo de investigación	Ferrocarril transandino fue capaz de conectar Chile y Argentina como si fueran un solo país, su construcción enfrente varios retos especialmente geográficos, se usó para transporte de mercancías como productos agrícolas y minería.	Fue una de las obras más importantes que representaban el compromiso internacional entre Chile y Argentina, su construcción enfrente varios desafíos desde lo geográfico por las incontables montañas de la cordillera que atravesaba hasta lo económico, se sabe que dejó de operar en 1984.
José Sesma	La creación de la memoria histórica una selección interesada del pasado	(Sesma, 2003) Artículo de investigación	La memoria histórica ayuda al fortalecimiento de la identidad cultural y al sentido de pertenencia de una cultura, la memoria histórica ayuda a	La investigación nos habla más allá de un recuerdo, nos ayuda a adentrarnos en el cognitivismo del ser humano, es así como se indica que el ser humano construye la memoria histórica, lo cual nos hace

			tener noción de reconocer hechos históricos, ayuda a mejorar la comprensión de la toma de decisiones para el futuro.	entender como las sociedades transmiten e interpretan los eventos del pasado.
Elisa Sevilla	El Camino del Hierro, Cien Años de la Llegada del Ferrocarril a Quito	(Sevilla, 2008) Libro literario e histórico	El libro muestra múltiples imágenes sobre lo que fue el ferrocarril en barrios sectores del país, además de las diferentes rutas que se llevaban a cabo su construcción	El libro se enfoca en dar a conocer los diferentes trayectos que se daban con el ferrocarril a través del Ecuador, este analiza como el transporte conectaba las regiones y fomentaba comercio, movilidad e intercambio de bienes, además también habla sobre la nueva configuración territorial que el estado ecuatoriano estaba sufriendo debido a esta transformación tan importante y sus desafíos ante el avance del medio de transporte.
Jeison Torres	La memoria histórica y las víctimas	(Torres, 2013) Artículo de investigación	La memoria histórica en procesos de transiciones, el significado de memoria, la complejidad de la memoria en el carácter subjetivo de la verdad y la memoria en el problema del olvido.	Este artículo aborda el significado de memoria histórica desde una perspectiva de justicia social en la que se toma en cuenta a víctimas que no han sido protegidas, en lo cual se desarrolla mediante la difusión del significado, en al individual, colectiva y la historia marcando varios ejemplos en estos contextos.
Selena Trujillo	Tren Riobamba ofrece viajes gratis	(Trujillo, 2024) Revista periódica	Viajes gratuitos, la rehabilitación del tren en Riobamba de un pequeño tramo debido a las fiestas de esta.	La noticia nos da a saber viajes que se llevaron a cabo fueron mediante el ferrocarril desde la estación de la ciudad hacia el área de mantenimiento gracias al apoyo de la alcaldía en celebración de la ciudad.
John Uggen	Archer Harman y El Ferrocarril del sur	(Uggen, 2004) Artículo de investigación	Empresario de una compañía norteamericana, contratado por el Ecuador para la obra	El artículo nos habla sobre la vida de Archer Harman antes de su llegada al Ecuador, la cual menciona que nunca había estado a la

			del ferrocarril, su vida antes de su llegada no había sido tan exitosa como se decía.	cabeza de un tipo de proyecto así que lo intento en varios lugares de su país pero que nunca vio el puesto deseado y hasta habría fallado en una de sus obras debido al presupuesto y fechas acordadas pero que vería en Ecuador, en el tren más difícil del mundo el lugar para hacerse rico y reconocido.
Rosa Zarama	Historia del ferrocarril de Nariño	(Zarama, 2016) Artículo de investigación	Dificultad de transporte, las vías en Nariño no eran de lo mejor en las primeras décadas del siglo XX lo que significaba un retraso, existieron varios proyectos para mejorar esto, pero fueron abandonas.	Fue una obra que enfrento varias dificultades desde lo económico hasta lo geográfico, aunque tuvo múltiples abandonos la obra se intentaba completarla la meta era unir la región montañosa con el resto del país, este tendría un triste final gracias a la expansión de carreteras, pero estaría presente en la memoria de sus habitantes como un legado de lucha por el transporte digno.
Palau Álvarez	Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo	(Álvarez, 2016) Artículo científico	La red ferroviaria como un sistema que logro que ciudades enteras entren en interacción potenciando el mercado tanto urbano con el rural, las ciudades europeas son obligadas a encajar en un espacio infraestructural que necesita el ferrocarril o significaría un retraso, la infraestructura como clave del éxito.	El ferrocarril y su infraestructura significo fuertes cambios en la sociedad europea y esto se vio reflejado desde sus sociedades hasta su economía, la planificación urbana y el sistema de transporte fueron los más transformados, existen varios ejemplos de ciudades que dejaron de crecer desproporcionadamente para aprovechar el ferrocarril y llevar un mejor orden territorial en esto se basa la potencial transformación que significaba la red ferroviaria.

Anexo 2



CARRERA DE
PEDAGOGÍA DE LA HISTORIA
Y CIENCIAS SOCIALES

Entrevista dirigida hacia habitantes de Alausí con enfoque a la memoria histórica de la rehabilitación del ferrocarril (2008-2010).

El objetivo de esta entrevista es conocer cómo fue percibida y experimentada la rehabilitación.

Nombre y apellido del entrevistador:

Nombre y apellido del entrevistado:

Fecha en la que se aplica:

Actividad que se dedica:

Entrevista

1. ¿Qué ocurrió con el ferrocarril antes de que se iniciaran los esfuerzos de rehabilitación?
2. ¿Por qué dejó de operar o cayó en desuso?
3. ¿Usted sabe que desafíos representó la construcción del tramo Pistishi-Alausí, conocido como “el tren más difícil del mundo”?
4. ¿Estuvo usted en la ciudad de Alausí durante el período de rehabilitación del ferrocarril?
5. ¿Qué significó para usted la rehabilitación del ferrocarril en Alausí durante esos años 2008-2010?
6. ¿Estuvo presente en los eventos de rehabilitación del ferrocarril? ¿Qué recuerdos tiene de esos momentos?
7. ¿Ha tenido alguna experiencia personal significativa relacionada con el ferrocarril que le gustaría compartir?
8. ¿Cómo se involucraron las comunidades locales en este proceso?
9. ¿Cómo cambió la vida en Alausí tras la rehabilitación del ferrocarril? (Por ejemplo, en el turismo y la economía local). Tomando en cuenta que esto ayudó a mejorar la conexión de Alausí con otros lugares, ¿cómo cree que ha influido la rehabilitación del ferrocarril en la conexión entre Alausí y otras comunidades o destinos cercanos?
10. ¿Qué reacciones tuvieron los habitantes de la comunidad ante la rehabilitación del tren?
11. ¿Cree que el ferrocarril sigue siendo un símbolo de identidad para la comunidad de Alausí en la actualidad? ¿Por qué?
12. Si pudiera dar un mensaje a las nuevas generaciones sobre la relevancia del ferrocarril, ¿cuál sería?

Fotografías de las personas entrevistadas

Anexo 3.



Entrevista dirigida a Remigio Roldán, alcalde de Alausí

Anexo 4.



Entrevista dirigida a David Paguay Gestor de turismo

Anexo 5.



Entrevista dirigida a María Vacacela, comerciante.

Anexo 6.



Entrevista dirigida a Jorge Salazar, rector de la Unidad Educativa ciudad de Alausí

Anexo7.



Entrevista dirigida a Luis Estrada, comerciante.