



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

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

**CARRERA PEDAGOGÍA DE LA HISTORIA Y LAS CIENCIAS
SOCIALES**

“La Estación del Tren Riobamba; historia, patrimonio y prosperidad”

Trabajo de grado previo a la obtención del Título de Licenciado en Pedagogía
de la Historia y las Ciencias Sociales

Autor:

Renato David Paucar Tixi

Tutor:

Msc. Carmen Del Rocío León Ortiz

Riobamba, Ecuador. 2023

DECLARATORIA DE AUTORIA

Yo, **Renato David Paucar Tixi**, con cédula de ciudadanía **0605593078**, autor del trabajo de investigación titulado: **“LA ESTACIÓN DEL TREN RIOBAMBA; HISTORIA, PATRIMONIO Y PROSPERIDAD”** certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son exclusiva responsabilidad.

Así mismo, 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 20 días del mes de marzo del 2023



Renato David Paucar Tixi
C.I: 0605593078

ACTA FAVORABLE – INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Quien suscribe, **Msc. Carmen del Rocío León Ortiz** catedrático adscrito a la Carrera **Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales**, Facultad de **Ciencias de la Educación Humanas y Tecnologías**, por medio del presente certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado "La **Estación del Tren Riobamba; historia, patrimonio y prosperidad**", bajo la autoría de **Renato David Paucar Tixi**; por lo que se autoriza ejecutar los tramites legales para su sustentación.

Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 20 días del mes de mayo de 2023



Msc. 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 “La Estación del Tren Riobamba; historia, patrimonio y prosperidad”, presentado por; Renato David Paucar Tixi, con cédula de identidad número 0605593078, bajo la tutoría de Mg. Carmen Del Rocío León Ortiz; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a los 08 días del mes de mayo del 2023

Presidente del Tribunal de Grado



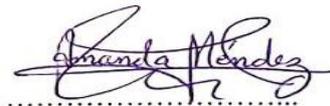
DR. Rómulo Ramos

Miembro del Tribunal de Grado



Mgs. Ilich Imbaquingo

Miembro del Tribunal de Grado



Mgs. Amanda Méndez

CERTIFICACIÓN

Que, **Paucar Tixi Renato David** con CC: **0605593078**, estudiante de la Carrera **de 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 " **La Estación del Tren Riobamba; historia, patrimonio y prosperidad**", cumple con el 1%, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **URKUND**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 20 de mayo de 2023



Dra. Carmen del Rocío León Ortiz
TUTOR (A)

DEDICATORIA

Lleno de satisfacción, de amor y agradecimiento.
El presente trabajo de investigación se lo dedico
de manera especial y con muchísimo cariño a
mis padres; Segundo Paucar y Ximena Tixi,
quienes con su apoyo incondicional y
paciencia, me guiaron hasta este punto.

A mis queridos hermanos; Vivi, Dani y Liz.
Por los buenos momentos que pasamos juntos,
por sus valiosos consejos y porque siempre
estuvieron cuando los necesité.

A la mejor compañera que pude tener
a lo largo este proceso, Karla Moreria.
Por creer en mí, y por el increíble
tiempo que compartimos.

AGRADECIMIENTO

Gracias a la Universidad Nacional de Chimborazo,
por darme la oportunidad de crecer siendo parte
de esta prestigiosa institución.

A mis profesores por ilustrarme, y recordarme
constantemente la responsabilidad y el arduo
trabajo que conlleva esta hermosa
y gratificante profesión.

A toda mi familia, padres, hermanos y sobrinos
que confiaron en mí, gracias por ser parte
de mi vida, y por hoy permitirme
ser el motivo de su orgullo.

Y de manera muy especial agradezco a mi tutora
Dra. Rocío León, quien con su dedicación
y entrega hizo posible que se lleve
a cabo este trabajo.

ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA

DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

ÍNDICE DE FIGURAS

RESUMEN

ABSTRACT

CAPÍTULO I	INTRODUCCIÓN	13
1.2	Planteamiento del Problema	16
1.2.1	Formulación del problema.....	17
1.2.2	Preguntas directrices.....	17
1.3	Objetivos	17
1.3.1	Objetivo General.....	17
1.3.2	Objetivos Específicos	17
1.4	Justificación	17
CAPÍTULO II	MARCO TEÓRICO	19
2.1	Antecedentes	19
2.2	Fundamentación Teórica	20
2.2.1	Conceptos y definiciones de Sistema Ferroviario	20
2.2.2	Historia del ferrocarril en América Latina	22
2.2.3	Historia del Ferrocarril en el Ecuador	24
2.2.4	La Estación del tren Riobamba.....	28
2.2.5	Desarrollo social y prosperidad de la ciudad de Riobamba	30
CAPÍTULO III	METODOLOGÍA	35
3.1.1	Método.....	35
3.1.2	Tipo de investigación	35
3.1.3	Diseño de investigación.....	35

3.1.4	Población y muestra	33
3.1.5	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	36
CAPÍTULO IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN		38
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES		58
BIBLIOGRAFÍA.....		53
ANEXOS.....		62

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 <i>Tipos de vagones</i>	22
Figura 2 <i>Ferrocarril hacia el cielo</i>	23
Figura 3 <i>Ferrocarril del Ecuador</i>	25
Figura 4 <i>Andén de la estación de Riobamba</i>	29
Figura 5 <i>La estación zona conflictiva</i>	28
Figura 6 <i>Venta de terrenos La Estación</i>	30

RESUMEN

La Estación del Tren Riobamba es uno de los lugares icónicos de la ciudad con gran trascendencia histórica, cultural y económica que a través del tiempo por diversos factores ha ido en decadencia, sin embargo, los ciudadanos que en su memoria individual poseen recuerdos que los transportan a una época en la cual les generó prosperidad, por lo cual se ha creído conveniente investigar su historia, patrimonio y prosperidad. Para ello se implementó una metodología cualitativa, descriptiva y bibliográfica. Las técnicas implementadas destacan la entrevista y el diario de campo, como instrumento la guía de entrevista y la guía de diario de campo en la que se aplicó a diferentes ciudadanos de distinta actividad social y económica. Los resultados mostraron una crítica fuerte a las administraciones estatales y un análisis constructivo para rescatar la memoria colectiva e histórica de este lugar patrimonial. Lo cual permitió concluir y proponer como fin último la presentación de “La Estación del Tren Riobamba; historia, patrimonio y prosperidad”.

Palabras claves: Estación del Tren, Memoria colectiva, Memoria histórica, Patrimonio cultural

ABSTRACT

The Riobamba Train Station is one of the iconic places in the city with significant historical, cultural, and economic importance. Over time, it has experienced a decline due to various factors. However, citizens who have individual memories associated with this place are transported to a time when it brought them prosperity. Therefore, it has been deemed appropriate to investigate its history, heritage, and prosperity. A qualitative, descriptive, and bibliographic methodology was implemented for this purpose. The techniques employed included interviews and field diaries, with interview guides and field diary guides being the instruments used. These were applied to different individuals from various social and economic backgrounds. The results revealed strong criticism towards governmental administrations and provided constructive analysis for rescuing this heritage site's collective and historical memory. Finally, the study concluded by proposing the presentation of "The Riobamba Train Station: History, Heritage, and Prosperity" as the ultimate goal.

Keywords: Train Station, Collective Memory, Historical Memory, Cultural Heritage.



Reviewed by:
Lic. Jenny Freire Rivera
ENGLISH PROFESSOR
C.C. 0604235036

CAPÍTULO I.

INTRODUCCIÓN

La red ferroviaria de uso público destinado a viajeros y mercancías con fracción mecánica se habilitó a inicios del siglo XIX específicamente en el año de 1825 en Inglaterra entre las ciudades de Stockton y Darlington en consecuencia, como se le conoce en la actualidad como ferrocarril. Se inauguró en 1830 entre Liverpool y Manchester.

“Stephenson ideó un sinnúmero de mejoras fruto de su experiencia en las líneas antiguas, del mismo modo esta línea conectaba el puerto con Liverpool lo que produjo que la industria textil se vea beneficiada ya que existía demasiado congestionamiento, incluso se abrieron más líneas y se expandió un período de ampliación y construcción de las líneas del ferrocarril” (Sánchez, 1994, p. 24-25).

El primer país en contar con la primera construcción de red ferroviaria fue Cuba en 1837, las primeras líneas conectaban la Habana y el puerto con las zonas de plantaciones para facilitar el transporte de los productos y de los trabajadores. A la vez, provocando crecimiento a la economía azucarera como a la red ferroviaria. Chile es la segunda nación en dar inicio a la red ferroviaria con una línea en la zona céntrica del país ya que fue una región estratégica que comunicaba las minas de cobre y plata Copiapó con el puerto de Caldera; con el pasar de los años se amplió esta red en la zona de los valles, línea que conectaba a las haciendas trigueras con su capital Santiago de Chile.

De acuerdo con Kuntz (2016), en Latinoamérica la red ferroviaria es un tema fundamental del desarrollo del capitalismo, su expansión inicia en los años de 1850 y 1930 con este antecedente la red ferroviaria es impulsada por la inversión extranjera ya que en la región los comerciantes o mercaderes no podían abarcar la inversión económica que conlleva el habilitar esta red, entonces la gobernabilidad intervino con subsidios para que los inversionistas realicen los mantenimientos correspondientes tales como reemplazo de vagones, rieles, locomotoras y todo el equipo necesario para mantener un margen de ganancias, entonces las empresas privadas al tener este beneficio de subsidios tenía la responsabilidad de seguir generando nuevas líneas férreas. En el caso de Argentina, Brasil y Chile el gobierno generó empresas estatales con un gran impacto positivo para cada nación sin embargo recurrieron a capitales externos como es la deuda externa pública.

En el Ecuador el sistema ferroviario empieza su construcción en el gobierno del presidente Gabriel García Moreno sin embargo los siguientes gobernantes no hicieron nada por obtener avances en la obra, hasta la presidencia del General Eloy Alfaro quién materializó esta obra

con la adquisición del ferrocarril. No es hasta 1960 en la presidencia de Velasco Ibarra que se culmina esta obra, se resalta que al existir diversos cambios climáticos de gran significancia en la región costa con la sierra el sistema ferroviario tuvo diversas afectaciones por lo cual se desarrollaron diversas adaptaciones mecánicas en la línea, lo que permitió el intercambio de productos entre estas regiones mejorando el sistema económico de los ciudadanos que hacían uso de la red ferroviaria.

La Estación del Tren en la ciudad de Riobamba se construyó con la finalidad de unir la región costa con la sierra con la ruta Riobamba- Sibambe-Alausí, es considerada una obra maestra ya que por la dificultad del terreno se denomina el ferrocarril más difícil del mundo, teniendo en cuenta que asciende por una cuesta que inicia a 1800 (msnm) y asciende hasta 2600 (msnm) aproximadamente. Todos los pueblos por los que la línea se construyó se beneficiaron económicamente, actualmente todos estos pueblos se han convertido en pueblos fantasmas o simplemente quedaron en el olvido.

Esta investigación surgió a partir de la decadencia que tiene La Estación del Tren de la ciudad de Riobamba en la memoria individual, colectiva e histórica, en la actualidad con el abandono de este patrimonio cultural del país. A pesar de ser la Estación del Tren, un lugar estratégico al igual que las otras estaciones a nivel nacional ha sufrido al descuido lo que invita a reflexionar ¿Cuál es el rol histórico, patrimonial y de prosperidad que generó la Estación del Tren Riobamba? Para ello se planea registrar la información más relevante de la memoria colectiva de moradores, extrabajadores o dirigentes de la Plaza Alfaro Riobamba, por lo cual se debe diagnosticar el estado actual del Tren y su rol como patrimonio de la ciudad de Riobamba y describir factores de aporte cultural, social y económico.

Con el fin de lograr los objetivos propuestos se aplicará una metodología con enfoque cualitativo, descriptivo en el cual se atribuye a la investigación de campo y bibliográfica, esto implicó un análisis profundo para el estudio de una parte específica de la ciudadanía, además conduce a una hipótesis y amplía el alcance de la investigación, ya que al ser un problema social propio del área de las Ciencias Sociales se intentó detallar y ampliar el entendimiento de la situación problemática.

En el capítulo I se realizó el planteamiento del problema, el planteamiento de los objetivos referente al análisis del rol histórico, patrimonial y de prosperidad que generó La Estación del Tren Riobamba, como además de la justificación del proyecto de investigación.

En el capítulo II se refiere a los referentes teóricos que promueven y se dedican a la conservación del patrimonio cultural en todos sus aspectos:

- Conceptos y definiciones de Sistema Ferroviario
- Historia del ferrocarril en América Latina
- Historia del Ferrocarril en el Ecuador
- La Estación del tren Riobamba
- Desarrollo social y prosperidad de la ciudad de Riobamba
- Conceptos y definiciones de Sistema Ferroviario
- Historia del ferrocarril en América Latina
- Historia del Ferrocarril en el Ecuador
- La Estación del tren Riobamba
- Desarrollo social y prosperidad de la ciudad de Riobamba

En el capítulo III se presenta la metodología utilizada en la investigación es descriptiva por lo que se buscó describir la realidad problemática a investigar y dar cumplimiento a los objetivos específicos y por consecuencia al general además como técnica se implementó la entrevista y como instrumento la guía de entrevista.

El capítulo IV consta del análisis y discusión de las técnicas e instrumentos que se utilizaron. En el capítulo V se presenta las conclusiones y las recomendaciones de la investigación.

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La estación del tren de la ciudad de Riobamba en la memoria individual, colectiva e histórica de los ciudadanos ha sido fundamental en el desarrollo económico y cultural a través del tiempo, en la actualidad con el abandono de lo que un día fue unos de los pilares de transporte en los chimboracenses hoy solo queda en recuerdos de los ciudadanos. Un sistema que benefició a la provincia de Chimborazo, se pierde todas las historias de las personas que a través de los años envejecen, ya que no existe la importancia de sus voces ya que al ser subalternas no son consideradas al nivel adecuado.

La reciente paralización definitiva de las actividades en La Estación del Tren Riobamba, es una problemática que genera diversidad de criterios entre la población, mayormente se evidencia un profundo malestar tras conocer las consecuencias respecto al sistema ferroviario, en este sentido el desinterés ciudadano acompañado del mal estado de conservación evidenciado en los últimos años, han sido los motivos por el cuales se ha llevado a cabo la toma de estas medidas radicales como; la detención permanente de las funciones del tren, la subasta de los bienes y vagones, y la desapropiación del espacio físico en donde funcionaba la estación principal y una de las paradas más importantes en el trayecto del Tren del Sur.

1.1.1 Formulación del problema

¿Cuál es el rol histórico, patrimonial y de prosperidad que generó La Estación del Tren Riobamba?

1.1.2 Preguntas directrices

¿Cuál es la información relevante de la memoria colectiva de moradores, extrabajadores, y dirigentes de la Plaza Alfaro Riobamba?

¿Cuál es el estado actual de preservación del tren y sus instalaciones, y el rol del ferrocarril como patrimonio de Riobamba?

¿Cuáles son los aportes culturales y socioeconómicos generados por La Estación del Tren Riobamba, a partir de la llegada del tren a la ciudad?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo General

- Analizar el rol histórico, patrimonial y de prosperidad que generó La Estación del Tren Riobamba

1.2.2 Objetivos Específicos

- Registrar la información más relevante de la memoria colectiva de moradores, extrabajadores o dirigentes de la Plaza Alfaro Riobamba.
- Diagnosticar el estado actual del Tren y su rol como patrimonio de la ciudad de Riobamba,
- Describir factores de aporte cultural, social y económico que generaron la prosperidad de La Estación del Tren Riobamba.

1.3 JUSTIFICACIÓN

La presente investigación se enfoca en el estudio de La Estación del Tren Riobamba, su historia, patrimonio y prosperidad, ya que es importante que la memoria histórica que posee este atractivo turístico y cultural es inmenso y trascendió de forma significativa en la vida de los ciudadanos de la época, es preciso que a través de la investigación se enfoque en la restauración de la memoria individual y colectiva de las voces subalternas, además, que al ser una de las obras con significancia desde la perspectiva económica y la comunicación entre regiones que poseen diversos alimentos la variación de la alimentación y el conocimiento de nuevas formas de cocina en los pueblos que atraviesa la línea férrea.

Con el aporte de esta investigación se verá beneficiada parte de la sociedad y del sector académico a quienes se les invita a que tomen como referencia información para futuras investigaciones, promoviendo la importancia que se le debe dar a este bien patrimonial. El trabajo investigativo fue factible por ser un tema reciente, poco tratado en la ciudad y hay gran cantidad de información disponible para poder desarrollar un estudio adecuado con varios actores del Tren en la ciudad de Riobamba.

CAPÍTULO II.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES

Para el presente apartado se realizó una revisión bibliográfica de algunas investigaciones de carácter internacional, nacional y locales relacionados al tema de la historia del tren, patrimonio y prosperidad de una localidad. El objetivo de dicho análisis fue realizar un acercamiento tanto de la metodología e instrumentos aplicados en los estudios, y la valorización de criterios y puntos de vista que sirvieron posteriormente como guía referencial para el desarrollo de esta investigación.

En referencia a estudios internacionales de patrimonio cultural en lo que concierne a la red ferroviaria en Suiza más conocido como el tren rojo ya que es una de las grandes construcciones en Europa ya que atraviesa un sinnúmero de elevaciones por la cual la línea férrea atraviesa, se ha mantenido en constante mantenimiento por lo cual se conserva hasta la actualidad y aún sigue en su funcionamiento (Echeverría, 2002).

En el estudio del académico internacional Uggen (2004) menciona que Archer Harman fue el empresario que organizó la compañía norteamericana que construyó el Ferrocarril del Sur. A pesar de que existen numerosos informes oficiales y documentos sobre el ferrocarril en el Archivo Nacional de Historia en Quito y la Biblioteca Aurelio Espinosa Pólit en Cotacollao, no se encuentran datos sobre los antecedentes de Archer Harman antes de su llegada al Ecuador, en 1897, para conseguir la concesión para construir el ferrocarril de Guayaquil a Quito. El propósito de este estudio es reconstruir la vida de Archer Harman antes de su llegada al Ecuador en el año 1897 y explicar cómo formó la compañía que obtuvo el contrato del 14 de junio de 1897 para la construcción del ferrocarril.

En el estudio “La plaza Eloy Alfaro como espacio público y su incidencia en la opinión pública de los habitantes de la ciudad de Riobamba en el periodo enero – junio del 2016” de Hernández (2017) menciona a la estación del tren con la denominación de plaza Alfaro la incidencia como espacio público y la opinión pública de los habitantes de la ciudad de Riobamba, considerando todos los hechos históricos importantes que se desarrollaron en el presente contexto, sin embargo este estudio se enfoca en la opinión pública de los habitantes exponiendo las necesidades sociales y como a través del tiempo la plaza Alfaro explica su relación con la ciudad y su vínculo histórico en el tiempo.

Cepeda (2003) en su estudio analiza como el intercambio interregional tuvo un impacto significativo en la cotidianidad de los ciudadanos, además del análisis de los grupos sociales y la influencia económica del ferrocarril, asimismo las transformaciones en la urbanidad de la ciudad considerando la atribución del cabildo y cambios referentes a los establecimientos en la urbanidad de Riobamba, así mismo las continuidades y rupturas, el texto busca establecer y demostrar la incidencia del ferrocarril en la sociedad riobambeña.

Moreno (2008) estructura que la estación del tren en Riobamba no cumple con las expectativas y parámetros en su infraestructura para cumplir con el servicio turístico, al ser la puerta principal a la entrada del centro histórico de Riobamba, en los lugares que se encuentran dentro de este lugar se genera turismo e intercambio cultural, entonces el comercio informal es el predominante a los alrededores de la plaza.

El Ministerio de Cultura y Patrimonio acaba de conformar un Comité Gestor integrado por gobiernos municipales e instituciones públicas de ámbito nacional, con el fin de formular el expediente internacional, que justifique el valor patrimonial, integridad y autenticidad del Tren Trasandino Ecuatoriano. El mencionado Comité está conformado por los Municipios de: Riobamba, Alausí, además de los Ministerios de Cultura y Patrimonio y Turismo, la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador y el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural.

Gracias a las acciones desarrolladas por el Gobierno Nacional se recuperaron elementos como las estaciones ferroviarias y otros espacios públicos, lo que ha permitido la dinamización de las economías locales. Otro elemento fundamental es la relación con el paisaje, pues se encuentra rodeado de parajes andinos inigualables

2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.2.1 Conceptos y definiciones de Sistema Ferroviario

Existen varias definiciones y conceptos de los elementos que componen un sistema ferroviario, las características de cada uno varían y toman diferentes denominaciones, pero la función es la misma en todo y cada uno (López, 2018, p. 10-13).

El sistema férreo se lo conceptualiza en cuatro conceptos fundamentales:

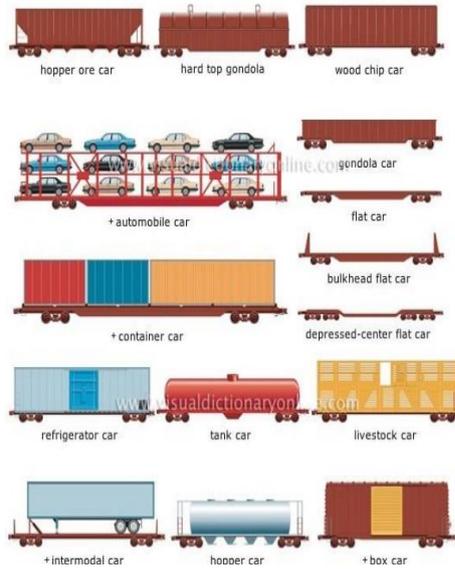
- **Ferrocarril.** -Vehículo constituido por varios vagones arrastrados por una locomotora, que circula sobre rieles y se utiliza para el transporte de personas o de

mercancías, tren de largo recorrido; tren de viajeros; el tren de levitación magnética se suspende en su circulación, por lo tanto, no existe ningún tipo de fricción o resistencia a su paso.

- **Vía Férrea.** -Es el elemento principal en la infraestructura ferroviaria se constituye por carriles apoyados sobre traviesas que se disponen dentro de una capa de balasto. Para la construcción de esta se requiere realizar movimientos específicos en el suelo además de la construcción de puentes, muros de contención, alcantarillas, señalización y en el caso de ser eléctrico su debido tendido eléctrico.
- **Estación.** -Es el conjunto de instalaciones de vías y agujas desde las que se coordina el tráfico ferroviario, tanto de trenes de viajeros como de mercancías y maniobras, y da servicio comercial de todo tipo a los usuarios del ferrocarril.
- **Vagones.** - En los ferrocarriles es el cuerpo del tren, el espacio destinado para ser transportados los viajeros, mercancías o equipajes.
- **Estación.** Es aquella instalación ferroviaria la cual expide trenes al ser un punto de acceso al ferrocarril tanto para pasajeros y mercancías, además de contar con la estructura para la venta de tickets, y su respectiva sala de espera.
- **Restauración.** Es aquel proceso que desarrolla los mantenimientos correspondientes en todo el sistema ferroviario.

A lo largo de la historia los conceptos han ido evolucionando gracias a la tecnología y los cambios significativos que aporta en el desarrollo de la sociedad, la constante evolución y modificación mejora la calidad de los servicios volviéndolos más eficientes y seguros. En la actualidad es imprescindible recalcar que, tras la paralización del tren en Ecuador, todo su sistema ferroviario se descuida lo que provoca costos de mantenimiento elevados, cabe resaltar que al ser un bien público depende de la gobernabilidad su paralización o movimiento del mismo.

Figura 1
Tipos de vagones



Nota. Figura en la cual se muestra los diferentes tipos de vagones que existen.
Fuente: El Diccionario Visual (2015)

2.2.2 Historia del ferrocarril en América Latina

En América Latina la historia del ferrocarril se estructura a través del análisis económico y sus crisis como continuidades y rupturas en su historia, sin embargo en las sociedades que se implementó el proceso industrial con las primeras ideas del libre mercado se volvieron prósperas, sin embargo, estos caminos que se abrían por la red ferroviaria beneficiaba de cierta forma a los lugares por los cuales tendía su paso como menciona Kuntz y Grandi que generan respuestas a la nueva historia generando una nueva perspectiva del ferrocarril y la economía en América Latina (Santamaría García, 2021).

Figura 2

Ferrocarril hacia el cielo



Nota. Figura en la que se encuentra un grupo de inversionistas.

Fuente: INPC (2006)

Luengo et al. (1997) mencionan que las líneas de transporte durante la colonia en América no tuvieron tal avance significativo esto se mantuvo hasta después de las guerras de independencia ya que las naciones se encontraban en reestructuración gubernamental, sin embargo se recalca los caminos de plata en México, y los Andes, los caminos del cacao, el café, y el oro predominaron en Brasil y la Gran Colombia, cabe recalcar en la mayoría de republicas predominó la inversión privada por compañías extranjeras, a excepción de Chile que a través del refinanciamiento de la deuda externa se crea la red ferroviaria.

Desde la perspectiva económica, la red ferroviaria aportó de forma significativa en las economías latinoamericanas, sin embargo, el alto costo de construcción de la misma manera generó excesos en la deuda pública de las diferentes naciones en las cuales la red era un servicio público, por lo tanto, desde el análisis contemporáneo esto generó un impacto en la deuda pública de cada país. Kuntz (2016) manifiesta que los principales promotores para la inversión de la red ferroviaria era el sector exportador que contaban con una variedad de contactos de inversionistas extranjeros que pertenecían a clanes de familias acaudaladas por lo que el motivo significativo era expandir su producción de artículos ya que la creciente demanda del Atlántico norte requería materias primas tropicales. Mientras que Horna (1993) en su texto menciona:

A pesar que el primer hombre en pensar en la red ferroviaria en Latinoamérica era Simón Bolívar el “libertador”, sin embargo la nación no liberada Cuba fue la primera nación en inaugurar la primera línea férrea precisamente en el año de 1837 esta línea tiene aproximadamente 88

kilómetros de extensión y su uso fue principalmente a la transportación del azúcar, sin embargo Cuba no solo fue la primera nación en contar con la red ferroviaria si no que predominó el uso de energía a vapor y la construcción de industria a gran escala (p. 22-26).

2.2.3 Historia del Ferrocarril en el Ecuador

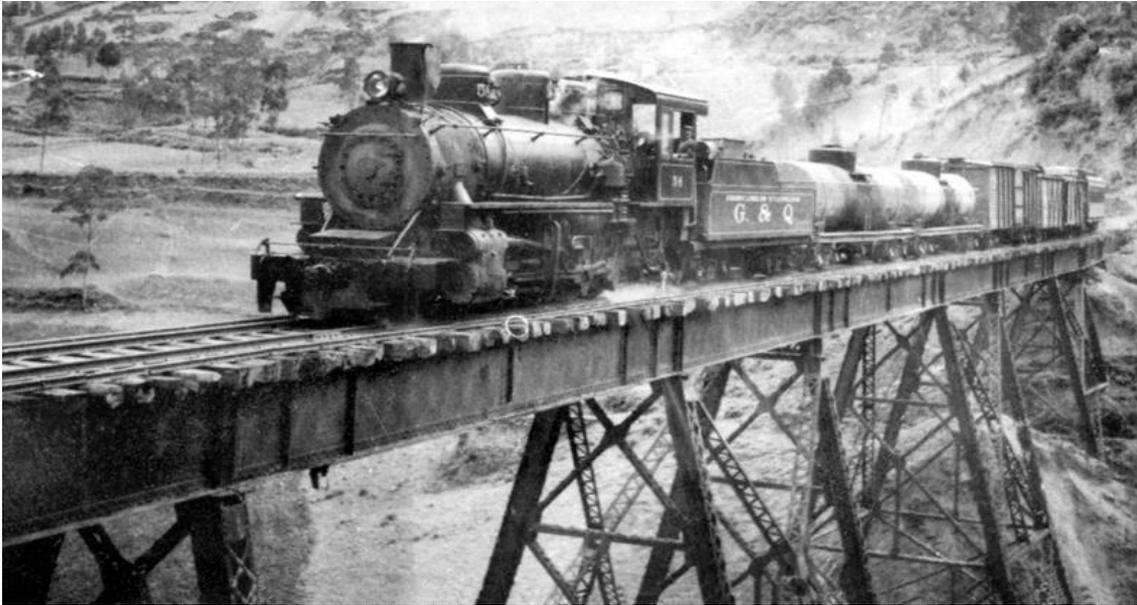
La red ferroviaria en el Ecuador generó rupturas y continuidades en la historia desde la perspectiva social y económica, ya que el Ecuador al ser una nación con diferentes regiones naturales era bien complicado el intercambio de productos entre la Sierra y Costa, asimismo la construcción de esta red ferroviaria es considerada una de las más difíciles del mundo por su composición en el sector denominado la “nariz del diablo”, la red ferroviaria conectaba a Quito y Guayaquil lo que desde la perspectiva ciudadana se mencionaba las analogías “se pasó de la luz a la oscuridad” y de la “mula al automóvil” (Miño, 2017, p. 26).

En el año de 1920 con la crisis cacaotera el crecimiento urbanístico quiteño se expandió de forma acelerada durante los próximos 30 años, es decir la crisis afectó de cierta manera a la región costa, pero con el transporte el resto de los productos se mantuvieron, lo que generó de cierta manera un crecimiento económico a las personas que interactuaban con la red ferroviaria. Asimismo, la dinamización del mercado con la inclusión de productos del agro serrano combinado al agro costanero incidió en la demanda de mano de obra en el agro de la región sierra, este proceso indica la eliminación del concertaje.

La red ferroviaria de cierta forma mantuvo un impacto de gran influencia en la sociedad, economía y desarrollo sostenible, entonces desde la memoria individual, colectiva e histórica de los ecuatorianos fue ventajoso el funcionamiento del ferrocarril, sin embargo los altos costos que estos demandaban los volvían insostenibles a largo plazo ya que no existió algún tipo de alianza con el sector privado, lo que a largo plazo genera un desgaste a nivel general del sistema ferroviario, por lo tanto, tiende a largo plazo a tener paralizaciones en sus frecuencias, esto ha sucedido a lo largo de los diferentes procesos gubernamentales.

Figura 3

Ferrocarril del Ecuador



Nota. Ilustración perteneciente a las primeras imágenes de la red ferroviaria en el Ecuador.

Fuente: (Avilés, 2022)

Para Avilés (2022). En el gobierno de Gabriel García Moreno se firma el decreto presidencial la contratación y construcción del ferrocarril destinado a unir la región sierra y costa, después de una década se realizó el primer viaje para estrenarla en la ciudad Guayaquil, que unía a Yaguachi y Milagro, a la fecha del asesinato y posterior muerte del mandatario ya se habían construido aproximadamente 45 kilómetros de línea férrea que abarcó hasta el cantón Durán y las dos poblaciones antes mencionadas. A continuación, en la gobernabilidad del General Ignacio de Veintimilla y el Dr. José María Plácido Caamaño llevaron a cabo la construcción hasta el puente de Chimbo aproximadamente 45 kilómetros de avance desde la administración de García Moreno.

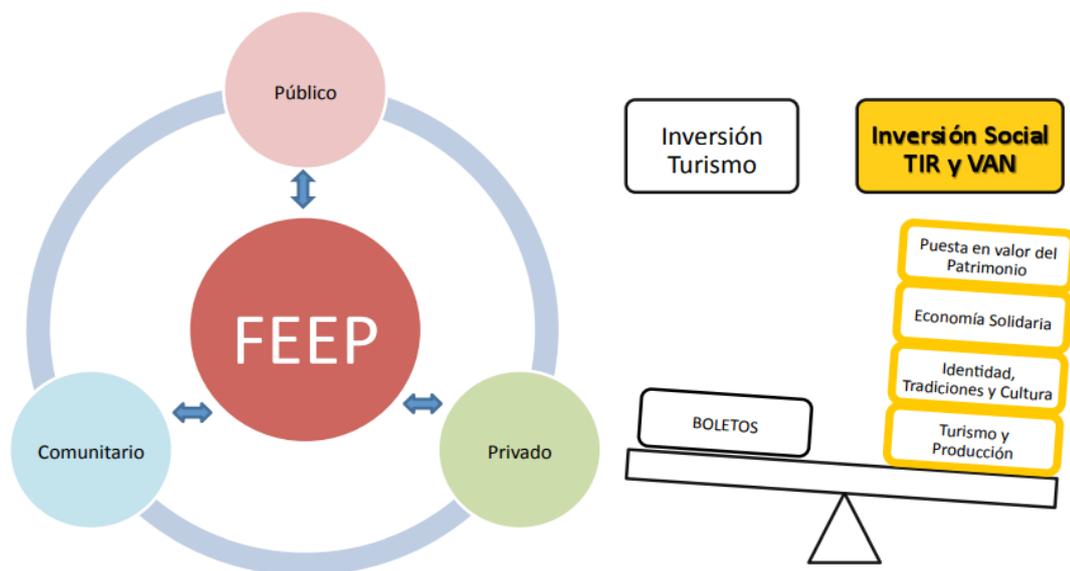
Los avances en la red ferroviaria, durante la presidencia de Eloy Alfaro, se lo realiza a través de la inversión de Estados Unidos, lo que provocó en el congreso un descontento acusando al mandatario de regalar la patria, por lo tanto, se inician las conversaciones con los ingleses para sustentar con la inversión de la red ferroviaria y la culminación de la obra como tal. Consecuentemente en 1889 se reinicia la construcción del ferrocarril a la llegada del kilómetro 131, empieza la montaña andina conocida como la “Nariz del Diablo” que es una obra espectacular para los ingenieros de la época, sin embargo, la fiebre amarilla fue incidente en la mano de obra ecuatoriana, por lo cual la mayoría de los trabajadores fueron extranjeros (Miño, 2017, p. 40-44). Cabe recalcar que la mayoría de los trabajadores no eran ecuatorianos, quienes por sus condiciones físicas no resistían trabajos forzados que requería la construcción ferroviaria, desafiante para la época.

2.2.4 Patrimonio Cultural

Mediante acuerdo ministerial se declara el 1 de abril del 2008 en la cual se declara como bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado. En base al decreto ejecutivo No, 313 se crea la Ferrocarriles del Ecuador Empresa Publica en el cual consta en su artículo 3 primer párrafo en la cual el estado se responsabiliza en el desarrollo económico y social para el desarrollo sostenible de este bien patrimonial.

Figura 4

Inversión en turismo



Nota, Ilustración del proceso de inversión turística e inversión social en valor del patrimonio
Fuente: UNESCO (2019)

El acuerdo de declaración de la UNESCO en referencia al tren como patrimonio en el Ecuador se suscribe en junio en el año 2008, en la cual se presenta en el contexto histórico ecuatoriano lo que provocó tener énfasis en los vínculos para interpretar el impacto de este patrimonio con los pueblos que fueron parte del sistema ferroviario, además la dinámica que se generó en referencia al turismo en las ciudades de Riobamba y Alausí, asimismo el Ferrocarril Trasandino se convierte en símbolo de unidad nacional y desarrollo del país, condicionalmente esta magnífica obra en la época y contexto en el que se da inicio a la operatividad unió a regiones que jamás habían tenido intercambio desde todas las perspectivas. En consecuencia el exmandatario Rafael Correa resaltó el plan proyecto “Tren Ecuador” el cual obtuvo dos premios internacionales mundiales de turismo responsable durante el World Travel Market.

Cabe resaltar que el ferrocarril ecuatoriano por sus particulares rutas pertenece a un grupo selecto de patrimonio cultural mundial, por ejemplo, el Ferrocarril Rojo en Suiza, el Tren Darjeeling del Himalaya son ejemplos de la ingeniería y los complicado que fue realizar estas obras para la época, como se observa en la Figura 4 y 5, el ferrocarril ecuatoriano pertenece a este exclusivo grupo de trenes que se convierten en Patrimonio mundial (Ministerio de Cultura y Patrimonio, 2019). El Estado ecuatoriano gracias a la gran labor del exmandatario Rafael Correa Delgado quien a través de las políticas que implementó el ferrocarril ecuatoriano tomó gran significancia y de impacto para el turista nacional y extranjero, repotenciando la economía en los lugares por el cual la línea férrea posee tu transcurso.

Figura 5

Tren Darjeeling del Himalaya



Nota. El Ferrocarril Darjeeling del Himalaya es un ferrocarril de trocha angosta de 610 mm que circula entre Siliguri y Darjeeling en Bengala Occidental. Construido entre 1879 y 1881.

Fuente: Alamy Stock Photo (2013)

Figura 6

Ferrocarril Rojo en Suiza



Nota. El ferrocarril rojo es una de las construcciones que son consideradas patrimonio cultural del mundo.

Fuente: UNESCO (2019)

2.2.5 La Estación del tren Riobamba

La Estación del tren Riobamba hace referencia a la construcción de la línea férrea tomando en cuenta el beneficio económico y social que aporta de manera significativa en la cotidianidad de los ciudadanos riobambeños, por ejemplo, en la ciudad de Riobamba los viernes en el ferrocarril llegaban las cargas de pescado para el consumo masivo en restaurantes de comida costeña y también para el consumo particular de quienes en esa época se deleitaban con los diferentes productos del agro costanero. De cierta forma el intercambio de dichos productos generó que la economía creciera de manera considerable, además de la aparición del comercio formal e informal a sus alrededores y el crecimiento urbanístico hacia la zona central de forma turística promoviendo del desarrollo general de la ciudad (Vaca, 2017, p. 16).

Figura 7

Anden de la Estación Riobamba



Nota. Llegada de la locomotora a la estación de Riobamba

Fuente: Avilés (2022)

A lo largo de la construcción de la línea férrea se había dispuesto en primera instancia el desvío por Cebadas, es así como la ciudadanía riobambeña presiona al mandatario Lizardo García que cumpla con el decreto presidencial antes mencionado para que pase por la ciudad de Riobamba, es así que el mes de septiembre de 1905 se firma un contrato con Archer Harman quien pertenecía a la compañía (Guayaquil y Quito rail company) en la que por decreto se establece que la estación de Colta se la traslade de inmediato a Riobamba incluyendo los talleres de Durán y todas las oficinas que eran importantes desde su administración, mantenimiento y ejecución para el funcionamiento de la red ferroviaria.

Al pasar el tiempo para concretar la obra se necesitó de la colaboración del gobernador de la provincia Carlos Larrea quien debía dotar de terrenos gratuitos con tubería de agua para el abastecimiento de los talleres y mantenimiento de la estación, lo cual no fue cumplido a cabalidad lo que provocó que el general Eloy Alfaro se reúna con los militares y planeen un golpe de Estado, con lo que Alfaro lograría su cometido en la Batalla del Chasqui un 15 de enero (Dirección de Gestión de turismo GADM Riobamba, 2016).

Entonces, se crea una parada adicional entre San Juan Chico y Riobamba, en el año de 1908 el tren llega a Quito, sin embargo, Riobamba aun no contaba con el servicio del tren, en el año de 1915 diversos grupos sociales se reunieron bajo la dirección del Sr. Pacífico Villagómez quien mantuvo diversas conversaciones y contactos con diputados, gobernadores y senadores para concretar la firma de otro decreto para la reestructuración de

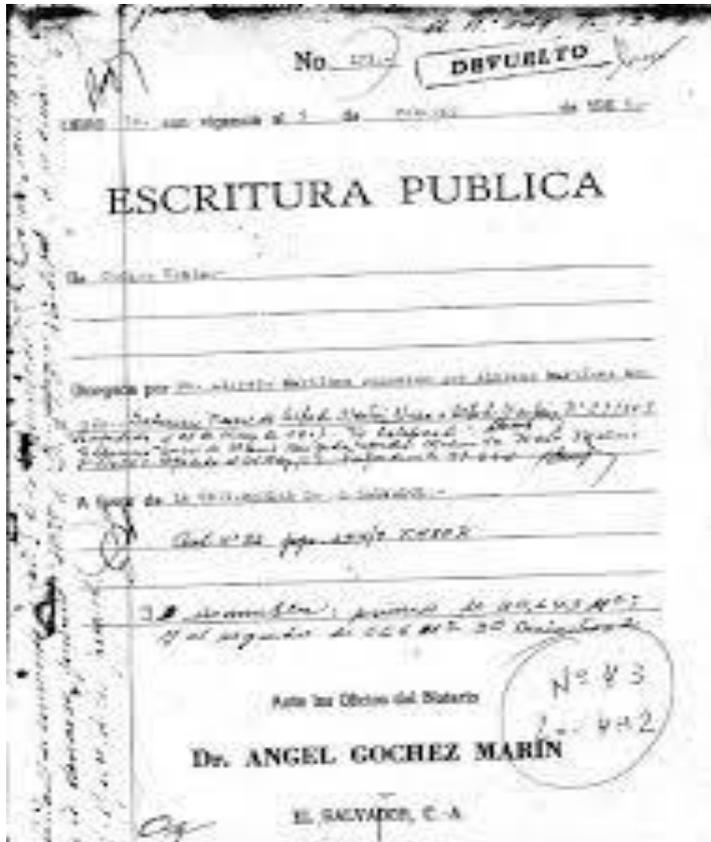
la línea férrea no es hasta la administración del presidente Plaza quien firma la ejecución de este decreto.

2.2.6 Desarrollo social y prosperidad de la ciudad de Riobamba

El desarrollo que se genera a partir de la llegada del ferrocarril a la ciudad de Riobamba es impresionante además de resaltar el proceso por el cual los diversos representantes de los gremios y gubernamentales lucharon para la creación de la estación en la Ciudad, según los relatos de algunos de los ciudadanos los días viernes la ciudadanía esperaba atenta a la mercadería que llegaba de la región costa específicamente la gran variedad de mariscos que traían los comerciantes, alrededor de la estación empezó a generarse diversos lugares en los cuales la economía se generaba en base a los viajes que realizaban las personas, con la creación de hoteles, hostales, restaurantes, tiendas y un sinnúmero de emprendimientos, además de provocar un gran impacto positivo en el comercio informal, mejorando desde cierta perspectiva la economía de los ciudadanos que tenían negocios en lugares aledaños a la estación.

Figura 7

Venta de terrenos La Estación



Nota. Los terrenos se vendían aproximadamente entre 50 a 80 centavos el metro.

Fuente: Universidad Andina Simón Bolívar (2013)

2.2.7 Prosperidad a través de la plusvalía, comercial y económica

En el año de 1925 tras la inauguración de la estación del tren la plusvalía de los terrenos aledaños genera un alto interés por lo cual los ciudadanos riobambeños deciden invertir a priori sabiendo que el ferrocarril traería un sinnúmero de beneficios económicos, sociales y culturales, la construcción de hoteles, restaurantes y puntos de intercambio entre una de las principales construcciones que se empezaron hacer, a través del tiempo se ha convertido en patrimonio material de la humanidad declarado por la Unesco. La plusvalía es un fenómeno interesante que se da a través de las inversiones en los bienes raíces, esto según la cantidad de pobladores que puede existir en una nación (Ricoy, 2005).

Figura 8

Diseño de las construcciones a los alrededores de “La Estación”



Nota. Estilo de las construcciones a raíz de la Estación del ferrocarril

Fuente: Alamy Stock Photo (2016)

Inauguración se empezó a rodear de restaurantes y hoteles, destacándose la construcción de casas de dos plantas con balaustradas, techos de teja y ventanas y puertas de madera que era la forma típica de construcción de la época. El constante movimiento de pasajeros de diversos lugares hace que se instaure diversos comercios informales, los ganaderos, agricultores se instalaban a las afueras, de esta manera se genera el turismo sostenible a partir de las frecuencias que poseía la red ferroviaria. Además de convertirse en las denominadas “tardes de correo” en la cual los ciudadanos riobambeños tenían como punto de encuentro

ya sea para retirar los correos o correspondencia y como sitio de reunión entre amigos y familiares (Cepeda, 2003, pp. 62-64).

2.2.8 Repotenciación del tren en el periodo presidencial de Rafael Correa.

Los primeros ferrocarriles que aparecieron en el país con el paso del tiempo tuvieron un declive y cada vez tenían menos importancia en los periodos presidenciales, habiendo una excepción con el trabajo del ex presidente Rafael Correa quien gestionó con la empresa de ferrocarriles del Ecuador la activación temporal de varias rutas del ferrocarril olvidado desde hace mucho tiempo dándole mantenimiento a las vías a los vagones y a las estaciones, todo esto con el fin de generar una nueva perspectiva del uso del ferrocarril, enfocándolo especialmente en el turismo nacional e internacional exhibiendo los hermosos paisajes, la diversidad cultural, las costumbres y tradiciones de hoy cada una de las localidades por las que atravesaba el ferrocarril anteriormente (Mendez, 2020, p.29).

El enfoque principal fue en la reactivación de la ruta del hielo y la nariz del diablo, que eran las rutas más recorridas. con esta reactivación temporal hubo grandes beneficios incrementos en economía de las estaciones de las ciudades donde el tren fue rehabilitado, nuevas plazas de trabajo, en sí la economía se dinamizó recordando el apogeo que tuvo el ferrocarril en sus inicios, insertando tendencias modernas. lamentablemente con la salida del exmandatario del cargo los posteriores gobiernos y autoridades locales optaron por paralizar definitivamente sus funciones y clausurar sus bodegas.

2.2.9 Memoria colectiva

La memoria colectiva es importante en las rupturas y continuidades de la historia hay que resaltar que al hablar de memoria colectiva es el conjunto de memorias individuales, no obstante la memoria individual no es la misma que la colectiva, diversos autores discuten sobre esto, como ejemplificación tenemos la guerra y los problemas socioeconómicos y con el aporte de la psicología social plantea las relaciones entre la memoria individual y los procesos sociales a los que enfrentan los individuos en su cotidianidad (Manero Brito & Soto Martínez, 2005, p. 177,).

Es esencial recalcar que la memoria individual, es el pilar para que la memoria colectiva tenga trascendencia por los diferentes eventos que acontecen ya que del mismo suceso pueden existir diversas perspectivas y un trasfondo inimaginable un caso contemporáneo es el actual conflicto entre Rusia y Ucrania, que posee un trasfondo diverso, otro ejemplo más conocido en la región han sido los diversos conflictos bélicos entre Ecuador y Perú y los

tratados que estos dejaron hasta la actualidad, marcando un antes y después en las sociedades.

En referencia a la línea férrea en el Ecuador posee una historia diversa ya que se ponían sobre la mesa un sinnúmero de intereses de las autoridades de aquella época, además de la lucha y presión social constante por parte de los ciudadanos, para que la línea férrea pase por los pueblos estratégicos en función de la economía sostenible y sustentable. En contexto el regionalismo en esa época fue un factor con significancia el ferrocarril a través de la economía y el intercambio cultural entre individuos tuvo cierta influencia en acabar con el regionalismo, sin embargo, todas las experiencias individuales son el eje fundamental para que siga en latencia la memoria colectiva de una generación que vivió en base a la línea férrea o su economía dependía de aquello.

2.2.10 Factores cultural, social y económico

Para explicar la influencia de los factores que intervienen en el desarrollo de las sociedades es preciso señalar lo cultural, social y económico y la influencia que estos factores presentan en los individuos, desde la prehistoria el ser humano ha tratado de explotar la naturaleza en la búsqueda continua de cumplir sus necesidades, entonces, las sociedades dependen significativamente de estos procesos puesto que lo cultural es esencial para la explotación de recursos ya que depende mucho del pensamiento o de la línea moral de la sociedad, es decir, existen regiones donde ciertos animales son sagrados y no pueden ser para el consumo humano, sin embargo en otros lugares del mundo es uno de los ejes fundamentales en la economía alimentaria, como lo es el ganado vacuno, entonces, se tiene en cuenta que lo cultural influye con gran impacto en el desarrollo de las sociedades.

La línea férrea de cierta manera dinamizó la economía de las familias ecuatorianas en específico las que se encuentran alrededor de las diferentes estaciones, entonces, desde la perspectiva cultural el regionalismo de cierta forma se opaca con el intercambio de productos de primera necesidad entre ambas regiones, entre los beneficios el turismo es uno de los parámetros que ejerce gran impacto en la economía de los pueblos.

La Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador, misma que se encuentra en liquidación, entregó en diciembre de 2020 en comodato para el uso del bien inmueble de la denominada “Estación Riobamba”, ubicado en la Av. Daniel León Borja y Carabobo al Cuerpo de Bomberos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Riobamba (CBGADMR), con el fin destinar de manera exclusiva para el desempeño operativo y administrativo de la institución bomberil. ■ En este sentido el capitán Orlando Vallejo, comandante del CBGADMR manifestó que la obtención de estos espacios por parte de la institución servirá

tanto para reforzar la seguridad en el sector con la presencia del personal operativo que se encontrará alerta las 24 horas del día (Parra, 2019).

Gracias a la administración del ex mandatario Rafael Correa Delgado quien tuvo una de las mejores administraciones durante su periodo gubernamental destinó aproximadamente 31 millones de dólares en su restauración, volviéndolo como una de las rutas turísticas de excelencia en Ecuador, además a través de esto se impulsó a la academia con la ruta de la excelencia en la cual los mejores estudiantes que terminaban su bachillerato accedían a una ruta en tal perfecto sistema ferroviario, desde que el presidente Rafael Correa terminó su periodo empezó la decadencia del ferrocarril, hasta hoy en la actualidad que dejó de funcionar en su totalidad.

CAPÍTULO III.

3. METODOLOGÍA

3.1.1 Tipo de investigación

Investigación descriptiva

El tipo de estudio de esta investigación fue de carácter descriptivo, puesto que los esfuerzos se centraron en describir la realidad problemática a partir de las variables de estudio. Tanto en historia del tren, como en el patrimonio y prosperidad en la ciudad.

Investigación de campo

Se trata de una investigación de campo debido a que la problemática investigada se la realizó en el lugar de los hechos, y los datos obtenidos se extrajeron directamente por medio de la aplicación de los instrumentos de recolección de información propuestos para el estudio.

Investigación bibliográfica

La presente investigación es de carácter bibliográfico debido a que se realizó una recolección de conceptos de diferentes autores, y gran parte del trabajo investigativo se basó en este apartado, además de que se realizó con la intención de dar respuesta al primer objetivo planteado para este proyecto investigativo.

3.1.2 Diseño de investigación

El diseño de la investigación fue de carácter descriptivo documental, de campo, y esto implicó un análisis profundo para el estudio de una parte específica de la ciudadanía, además conduce a una hipótesis y amplia el alcance de la investigación, ya que al ser un problema social propio del área de las Ciencias Sociales se intentó detallar y ampliar el entendimiento de la situación problemática.

3.1.3 Método

Analítico

El proceso del método analítico conllevó la observación del problema, siendo evidente el descuido de la obra ferroviaria en el país y consecuentemente la Estación del Tren Riobamba, para posteriormente describir el proceso histórico de financiamiento, construcción, repotenciación, declaración patrimonial de la red ferroviaria, así como el desglose de los aspectos que conllevaron hacia la prosperidad de la población; para finalmente, compilar los puntos de vista de moradores, expertos y personas relacionadas con el sistema ferroviario y sus expectativas.

3.1.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Con la problemática planteada, se aplicó un instrumento que posibilitó determinar puntos sustanciales para la recopilación de información en la presente investigación.

Técnicas

Entrevista: Se aplicó la entrevista como una técnica para triangular la información obtenida de: historiadores, extrabajadores y dirigentes de la estación del tren en Riobamba con el fin de obtener información objetiva que permita conocer la percepción y características referentes al desarrollo, evolución cultural y social, de esta manera ampliar la percepción y conocer los criterios que tienen las personas más allegadas al tren de la ciudad de Riobamba.

Instrumentos

Guía de entrevista: Se realizó una guía de preguntas estructuradas previamente seleccionadas con el fin de obtener la mayor cantidad de información objetiva posible, la misma guía se aplicó a las 7 personas entrevistadas a fin de poder contrastar los datos e información obtenida.

3.1.5 Unidad de estudio

Para este apartado se optó por un tipo de muestreo de carácter no probabilístico, en el cual el grupo de estudio fue elegido de forma intencional, a través de un acercamiento previo con las autoridades y exfuncionarios relacionados con el sistema ferroviario y patrimonio en la ciudad. Como unidad de estudio se trabajó con expertos en el tema de la historia del ferrocarril, en patrimonio, dirigentes, extrabajadores de la Hermandad Ferroviaria y moradores de la estación. El grupo elegido son seis personas, dos representantes de cada uno de los apartados registrados anteriormente.

3.1.6 Procesamiento de datos

El estudio de tipo cualitativo permite profundizar difundir e interpretar los datos recogidos, por lo cual se construye una guía de entrevista que posteriormente fue aplicada a extrabajadores, moradores, dirigentes y expertos en lo referente a La Estación del tren Riobamba para el registro de información relevante en base a la memoria colectiva de los individuos, además de describir factores de aporte cultural, social y económico que generaron prosperidad en el contexto de la red ferroviaria, en consecuencia diagnosticar el estado actual y su rol como patrimonio de la ciudad de Riobamba. Por consecuencia con toda la información recabada se procesa los datos de las entrevistas para la posterior construcción de tabla de análisis.

CAPÍTULO IV.

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La presente investigación pretende analizar los acontecimientos históricos más relevantes de La Estación del Tren Riobamba, su rol patrimonial, y la prosperidad que generó en la ciudad a partir de su llegada.

4.1 Desarrollo de las entrevistas aplicadas a expertos en el tema de la historia del ferrocarril, en patrimonio, dirigentes, extrabajadores de la Hermandad Ferroviaria y moradores de la estación.

Entrevista dirigida a Gioconda Gavilanes Arias, dueña de la librería “Geo-mundo” frente a la estación

¿Qué recuerdos se plasman en su memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba?

Cuando yo era niña me gustaba irme a verle al tren a la llegada de ese monstruo gigante de hierro que era y para mí era una alegría porque venía mucha gente venía mercadería yo miraba gente nueva que llegaban a la estación y había comercio. Existía mucho la afluencia de gente y por ende todas las personas que vivíamos y vivimos en ese sector el comercio era bueno (Gavilanes, comunicación personal, 06/01/2023).

¿De acuerdo con su criterio por qué es importante la llegada del tren a la ciudad de Riobamba?, y ¿Cómo recuerda la prosperidad que generó la estación del tren en la ciudad ?

Era un eje productivo porque venía mercadería de la costa y aquí en la sierra consumíamos esos productos especialmente alimenticios y pues la gente que vendía su mercadería llevaba su dinero a cambio de la medida del producto que dejaba (Gavilanes, comunicación personal, 06/01/2023).

¿Cuál es la anécdota que considera más importante que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva?

Cuando venía el tren las líneas dejaban unas figuritas, digamos unos animalitos y eso cuando éramos niños nosotros íbamos recogiendo esa es mi anécdota. Cuando venía el tren a las niñas dejaba unas figuritas las cuales conservábamos como una muestra de afecto, además que era una forma de cortejo en aquella época (Gavilanes, comunicación personal, 06/01/2023).

¿Cuál es su criterio en torno a las políticas adoptadas por las autoridades respecto a la red ferroviaria?

No se dan cuenta que los señores trabajadores tienen familias, que lastimosamente al quedar desempleados y la desocupación muchas veces el hambre, los padres ya no tenían cómo sustentar a la familia y eso los políticos no se dan cuenta que detrás de un empleado habrá hijos y esposa, ellos se quedan prácticamente votados porque la cabeza principal no está laborando y no ingresa dinero a su hogar, primero que se elija a gente honorable para la administración, que no se robe la los ingresos que produce el tren (Gavilanes, comunicación personal, 06/01/2023).

¿Qué alternativa formularía usted para la rehabilitación del tren?

Porque no funciona, no está funcionando entonces, por ende, qué sé yo, los usuarios que nosotros éramos se va a pedir un servicio para enviar una encomienda no hay, las excusas frecuentes, que se descarriló que el tren ya no se dirige para ese sector entonces eso es un desmedro para la empresa para los miembros de la empresa para en sí toda la ciudad (Gavilanes, comunicación personal, 06/01/2023).

¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?

Porque es un medio de transporte que es muy antiguo y sus servicios son eficientes y no son muy caros el valor que ellos cobran por un envío. De cierta manera la estación del tren tuvo una gran influencia en las familias riobambeñas ya que muchas dependían de las actividades comerciales formales e informales que se estructuraban a partir del turismo y el intercambio de productos entre la región costa y sierra, además del bajo costo de envío en las encomiendas y la afluencia de personas en fechas específicas tales como la del carnaval, en la cual las familias se reunían y viajaban en este medio de transporte (Gavilanes, comunicación personal, 06/01/2023).

¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

Es esencial que la gobernabilidad trabaje en el reconocimiento de este valioso patrimonio que posee la ciudad de Riobamba, pero más que un reconocimiento debe y está en el deber de transmitir a las nuevas generaciones estas experiencias que se conservan aún, ya que tarde o temprano y a través del tiempo puede ir perdiendo su veracidad y su valor en la historia, por lo cual considero que de cierta manera también como ciudadanos la organización es primordial para seguir transmitiendo estas experiencias que tenemos como recuerdos (Gavilanes, comunicación personal, 06/01/2023).

Entrevista dirigida a Libio Miranda presidente asociación de lustrabotas “21 abril” de La Estación Riobamba

¿Qué recuerdos se plasman en su memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba?

Mire que la historia del tren es larga, recuerdo que el tren traía de la costa varios alimentos y venía sonando la máquina, esto a la gente de mi edad os trae muchísimos recuerdos de esta situación en lo que ahora el día no hay esperamos que alguna autoridad o algún prefecto o alguno que tenga valor para rehabilitarlo (Miranda, comunicación personal, 08/01/2023).

¿De acuerdo con su criterio por qué es importante la llegada del tren a la ciudad de Riobamba?, y ¿Cómo recuerda la prosperidad que generó la estación del tren en la ciudad ?

Recuerdo de las características más relevantes traían y tenían frutas de gente que venía de Guayaquil de todos los lugares donde pasaba la línea Férrea, es necesario acordarse es que antes los productos eran económicos. El tren ha sido de gran importancia para el desarrollo general de muchas ciudades, sin duda que la llegada del tren ha tenido gran influencia en el comercio y en el intercambio cultural y social de una población con otra, para aquella época en donde el trasladarse de una ciudad a otra era complicado y más complicado aun transportar las grandes cargas de comercio que el tren hizo posible y facilito en gran medida, incluso creando varias plazas de trabajo para vendedores ambulantes que armaban su negocio a fuera de la estación, cargadores, transportistas comerciantes, restaurantes y muchos más actividades que generaban comercio en la ciudad. (Miranda, comunicación personal, 08/01/2023).

¿Cuál es la anécdota que considera más importante que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva?

Bueno la anécdota es que en ese tiempo que yo me fui costaba 7000 sucres el pasaje para aquel lugar, pero al llegar el tren se descarriló dos veces, pero no hubo víctimas fatales esto sucedió por el año de 1973 (Miranda, comunicación personal, 08/01/2023).

¿Cuál es su criterio en torno a las políticas adoptadas por las autoridades respecto a la red ferroviaria?

Mire depende de los gobiernos ahora estamos con un Gobierno de derecha que no le interesa nada el señor, pero pues estuvo gobierno del horquillo, creo que en este gobierno poca posibilidad hay, hoy al menos el prefecto que gane ofreció rehabilitar la línea férrea, me ofreció de llevarme a la auxiliar nariz del diablo (Miranda, comunicación personal, 08/01/2023).

¿Qué alternativa formularía a ustedes para la rehabilitación del tren?

Por lo menos desde mi punto de vista, es clara la necesidad de inversión de alguna empresa privada, empresas de aquí, o la prefectura, no existe interés de esta parte de aquí a todos, eso se pierde es porque yo me acuerdo clarito en el tiempo de las campañas políticas pagaron para que usted esté parado haciendo campaña, porque el sobrino de Velasco Ibarra con Ronald Cabezales hoy ese tipo le pagó a flores, la corrupción lo largo del tiempo ha ido creciendo, solo hay que fijarse en el alcalde actual que ha permitido que la ciudad llegue hasta estos puntos, ojalá se deje esa clase de cosas para que todos los pueblos que están involucrados en la línea puedan volver a realizarse el levantamiento de estas grandiosas máquinas (Miranda, comunicación personal, 08/01/2023).

¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?

La pérdida del valor y reconocimiento patrimonial viene desde las mismas administraciones que no tienen noción en la importancia de este bien patrimonial que en conjunto es representativo en la historia del Ecuador y que marcó un antes y un después en un sinnúmero de familias ecuatorianas (Miranda, comunicación personal, 08/01/2023)..

¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

Sí se debe trabajar más la gente yo he visto el periodo que estoy aquí mensajeros utilizan el ser porque cómo se dice desde el único del tren de Ecuador que es considerado más difícil ojalá como le digo yo muestra la escritura se reúnan de la UCIDE Chimborazo hoy ahí están las máquinas (Miranda, comunicación personal, 08/01/2023).

Entrevista dirigida a Licenciado Rómulo Falconi Ex concejal de Riobamba consejero provincial, secretario sindicato ferroviario Nacional

¿Qué recuerdos se plasman en su memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba?

Recuerda la llegada del ferrocarril a la ciudad de Riobamba que iniciaba a cargo del expresidente Gabriel García Moreno 1873 cuando inició la construcción del terreno este hoy esta obra ha sido trunca con el asesinato de Eloy Alfaro en 1875 (Falconí, comunicación personal, 08/01/2023).

¿De acuerdo con su criterio por qué es importante la llegada del tren a la ciudad de Riobamba?, y ¿Cómo recuerda la prosperidad que generó la estación del tren en la ciudad ?

La importancia del ferrocarril fue de gran significancia en las familias riobambeñas, puesto que el comercio y el intercambio de productos entre regiones fue el potencial económico que trascendió en los pueblos por los cuales la línea férrea transcurría, los viajeros y la creación de hoteles es uno de los elementos de análisis referentes al impulso económico, además del envío de encomiendas por valores menores y convenientes (Falconí, comunicación personal, 08/01/2023).

¿Cuál es la anécdota que considera más importante que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva?

Tengo un sinnúmero de anécdotas gracias a la línea férrea una de ellas era que todas las mañanas los días viernes el ferrocarril llegaba cargado de mariscos por lo cual todas las familias riobambeñas se preparaban para salir a realizar sus compras para la alimentación de las familias riobambeñas (Falconí, comunicación personal, 08/01/2023).

¿Cuál es su criterio en torno a las políticas adoptadas por las autoridades respecto a la red ferroviaria?

La verdad las políticas que se han adoptado poco o nada han hecho por el rescate patrimonial y la significancia que posee en la historia de la ciudad de Riobamba, el poco interés de recuperar el patrimonio histórico y colectivo de las sociedades (Falconí, comunicación personal, 08/01/2023).

¿Qué alternativa formularía usted para la rehabilitación del tren?

La alternativa es que la organización de los ciudadanos es fundamental para los reclamos pertinentes a las diferentes administraciones con lo cual, es vital y fundamental la organización de los ciudadanos (Falconí, comunicación personal, 08/01/2023).

¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?

Los ciudadanos que vivieron esta época por su avanzada edad están desapareciendo. Es al poco interés, como muchos sabemos solo cuando existe un interés económico de trasfondo en la administración, es por aquello que es importante organizarnos como ciudadanos para que el valor patrimonial no se pierda a través del tiempo y la oralidad que se tiene en un punto social (Falconí, comunicación personal, 08/01/2023).

¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

Es esencial ya que el reconocimiento es importante a través del tiempo, por lo tanto, se entiende dichos procesos sociales y que se identifique las propuestas del patrimonio cultural material del Ecuador (Falconí, comunicación personal, 08/01/2023).

Entrevista dirigida a Luis Andrade expresidente del barrio “La Estación”

¿Qué recuerdos se plasman en su memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba?

La estación hace 52 años era un conjunto de mallas que rodeaba las instalaciones de la parada del tren y por dos ocasiones se salió el tren soltaron de arriba de los talleres se vino para acá hasta media calle lo sabe Hotel de la esquina y así sustancialmente lloviendo, pero ya como quitaron el ferrocarril después quitaron entonces ya no había peligro de nada y ahora que como que ya en los talleres hacen ya he controlado bastante (Andrade, comunicación personal, 09/01/2023).

¿De acuerdo con su criterio por qué es importante la llegada del tren a la ciudad de Riobamba?, y ¿Cómo recuerda la prosperidad que generó la estación del tren en la ciudad ?

Bueno yo tengo conocimiento por un familiar no inclusive el día viernes nomás que a más tardar dice que va a funcionar el tren en abril, algo así me estaba diciendo a fines de marzo pero ya funcionaba el tren él me estaba diciendo y ahí sí va a haber algo quizás algo para otro tipo de sea para los aviones de comida turístico todos lo saben movimiento entonces puedo decirle que ojalá no se ponga muy caro porque cuando estaba el Correa puso 45 dólares de aquí a la oficina ahorita de ese cuento es muy carísimo con dos dólares voy a la oficina en el carro y de ahí cobraban 3 dólares de acción de las camionetas a la nariz del diablo arriba y bajando una pie no pagaban 45 entonces es muy caro que por eso la gente el turismo desde aquí asistente que quiere pasearse en el tren no puede ir por muy caro, porque puede ser que son cuatro personas sería aproximadamente 180 dólares, por ello deberían poner precios más accesibles (Andrade, comunicación personal, 09/01/2023).

¿Cuál es la anécdota que considera más importante que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva?

Una de las anécdotas que tengo es que las encomiendas que se realizaban en el ferrocarril eran económicas para la época, además que se crearon muchas fuentes de empleo informal y formal (Andrade, comunicación personal, 09/01/2023).

¿Cuál es su criterio en torno a las políticas adoptadas por las autoridades respecto a la red ferroviaria?

La verdad que las políticas que se han adaptado por las administraciones no han sido las adecuadas, sin embargo, no solo es hecho de buscar culpabilidad en las diferentes organizaciones sociales, por tanto, como ciudadanos se tiene el deber de reclamar lo que es patrimonio ya que a través de la recolección de los impuestos se debe mejorar a través de los procesos intrínsecos de los parámetros (Andrade, comunicación personal, 09/01/2023).

¿Qué alternativa formularía a ustedes para la rehabilitación del tren?

Lo principal es la organización entre ciudadanos para responder a las necesidades del barrio ya que por su abandono se ha convertido en un punto vulnerable ya que es punto de reunión de diferentes organizaciones que se dedican al tráfico de sustancias puestas a fiscalización además de la prostitución (Andrade, comunicación personal, 09/01/2023).

¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?

Principalmente es la poca socialización que se tiene de este bien patrimonial por tanto debería ser uno de los parámetros que se debe cumplir y desde la academia se debe tener imprescindible estas ideas que se debe tener institucionalidad (Andrade, comunicación personal, 09/01/2023).

¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

Claro la academia debe ser el eje fundamental para rescatar los diferentes lugares patrimoniales no solo el ferrocarril sino más bien todo en general por ende es imprescindible que la academia sea el punto de partida (Andrade, comunicación personal, 09/01/2023).

Entrevista dirigida a César Andrade Licenciado en comunicación propietario del Restaurant “Los Rieles”

¿Qué recuerdos se plasman en su memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba?

Históricamente la estación del tren Riobamba la historia del ferrocarril está íntimamente ligada a Riobamba y a la lucha de su gente para que la ciudad forme parte del sistema la obra inició durante el gobierno del presidente Gabriel García Moreno en 1873 en la población de Yaguachi una obra que ha sido de vital importancia para la movilidad hoy es sinónimo de Turismo y Cultura el tren de Alfaro marcó un antes y después en la sultana de los Andes su llegada marcó una época de prosperidad que dejó huellas en su gente (Andrade, comunicación personal, 10/01/2023).

¿De acuerdo con su criterio por qué es importante la estación del tren de Riobamba para la ciudad?, y ¿Cómo recuerda la prosperidad que generó la estación del tren en la ciudad ?

Además, Riobamba se encuentra a 2754 metros sobre el nivel del mar, realmente es muchísimo este tren en su época era considerado de los más difícil del mundo, porque realmente pasaba por montañas por abismos realmente era una locura el tren, pero me imagino en esta estación porque eso era una estación, así como que hay buenas (Andrade, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Cuál es la anécdota que considera más importante que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva?

Recuerdo que en la década de los 70 se comercializaba de manera favorable entre costa y sierra en especial en mi familia tenía un negocio de venta de comida de la costa, hoy entonces recibe la mercancía en la estación dinamizado y comercio y traía plata a la ciudad hoy, sin embargo, la estación solo es un recuerdo de aquello intenta promover el arte local y urbano de cierta manera beneficiosa pero la verdadera función de esta estación sería que volviera a funcionar ese gigante de acero que tanto nos fascinó (Andrade, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Cuál es su criterio en torno a las políticas adoptadas por las autoridades respecto a la red ferroviaria?

Las autoridades locales han hecho muy poco o nada y es muy triste ver como cada vez el tren se deteriora de manera progresiva y cómo se hace más difícil su recuperación y funcionamiento posterior a esto de la clausura del tren y la estación se han quedado muchas personas sin trabajo, ha disminuido el comercio y los niveles de turismo se ha visto afectada en varios sectores de la sociedad, las autoridades deberían gestionar de mejor manera este patrimonio cultural que tiene mucho valor y que si se lo trata bien tendrá grandes fuentes de ingreso de turismo tanto local como nacional e internacional (Andrade, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Qué alternativa formularia usted para la rehabilitación del tren?

La academia es el eje fundamental de las sociedades, por lo cual la interinstitucional es imprescindible, y con el trabajo en conjunto con la municipalidad, además de las nuevas administraciones (Andrade, comunicación personal, 10/01/2023).

¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?

La pérdida es al poco interés que se tiene por los recursos estatales, además que no existe un interés de por medio se tiene en cuenta los procesos políticos y sociales. La oralidad es esencial porque a través de la sociedad y la memoria individual y colectiva (Andrade, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

En los centros educativos y en las universidades se debe promover el conocimiento de las reliquias locales hacer más investigaciones trabajos proyectos de restauración acerca de nuestros propios elementos culturales eso también ayudaría bastante a la comunidad educativa y a las futuras generaciones para que se divulguen este conocimiento (Andrade, comunicación personal, 10/01/2023).

Relato a Jorge Gavilanes funcionario del municipio y habitante barrio “La Estación”

¿Qué recuerdos se plasman en su memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba?

Hay restaurantes que tienen poca o ninguna asistencia de gente de turistas, muchos locales pequeños cerraron restaurantes chicos cerraron en lo personal 10 familias que manteníamos en el restaurante cocineros y cocineras, ayudantes de cocina, etcétera, ahora trabaja mi familia con un solo muchacho, mi esposa y yo ayudamos, el tren fue el indicio para la movilidad durante el siglo 20 entre las regiones de la costa y la ciudad, se tenía que saber (Gavilanes, comunicación personal, 10/01/2023).

¿De acuerdo con su criterio porqué es importante la estación del tren de Riobamba para la ciudad?

Sergio es un maquinista jubilado ya ha recorrido cientos de kilómetros de la línea férrea ecuatoriana que le preocupa la situación del ferrocarril él asegura que la maquinaria aún se puede operar y que debe ser reactivada por el bien del Patrimonio Nacional el tren puede moverse en los plazos de una pequeña revisión de 3 de 8 días 15 días una revisión técnica y limpieza por las máquinas están operable aquí una disposición de nosotros como jubilados ferroviarios arrimar el hombro, hemos conversado con algunos compañeros para que en Riobamba comience a operar el tren

recuperar la vía o limpieza de la vía rehabilitación de la vía, aquí hay personas dispuestas aprendieron a trabajar con nosotros y los colombianos se unieron a este proceso de rehabilitación del tren entonces hay personal necesario para mantener este tren operable todas las economías del país están reactivando y nosotros como ferroviarios (Gavilanes, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Cuál es la anécdota que considera más importante que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva?

Como anécdota se tiene que el barrio mejoró y también el turismo se presenció más ya que el tren se comunicaba con diversos pueblos que antes no habían tenido acceso al transporte en la época (Gavilanes, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Cuál es su criterio en torno a las políticas adoptadas por las autoridades respecto a la red ferroviaria?

Nos hemos sentido dolidos porque el tren está parado, Sergio agrega que hay decenas de personas en esta zona del país que recibieron capacitaciones para operar la maquinaria y están dispuestas a reactivar el tren hoy dos horas después de su salida, pasando, la ruta más apetecida por turistas es la nariz del diablo, queremos que se reactive el ferrocarril porque el este después de todo siempre para muchos pueblos fue la base del desarrollo económico turístico hoy pueblos olvidados pueblos fantasmas sin el paso del del del tren y obviamente pues nosotros peleamos por eso y más que todo siempre fue como un incentivo que nosotros le hicimos a ellos a aquellos hombres ex ferroviarios que dieron su vida también y su esfuerzo en una empresa que hoy lamentablemente no está funcionando (Gavilanes, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Qué alternativa formularía a ustedes para la rehabilitación del tren?

La alternativa sería que como ciudadanos nos organicemos, ya que si se promociona de mejor manera este patrimonio se benefician todos los negocios que se encuentran alrededor, mejorando la economía de los negocios populares (Gavilanes, comunicación personal, 10/01/2023).

¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?

Es a la pérdida constate de la memoria individual que no trasciende en las generaciones actuales y de los procesos estructurados de la focalización de los recursos del estado (Gavilanes, comunicación personal, 10/01/2023).

¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

Es esencial el reconocimiento puesto que los parámetros de la academia y la publicación debe ser esencial, que la academia sea inmiscuida. (Gavilanes, comunicación personal, 10/01/2023).

Entrevista dirigida a Magister Lenin Garcés Viteri, experto en Historia y Ciencias Sociales.

¿Qué recuerdos se plasman en su memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba?

Tengo varios recuerdos, ya que viví la construcción del ferrocarril hasta mediados del siglo pasado ya que su construcción no fue muy intensa, el recuerdo que hasta 1980 llegaban y salían los buses interprovinciales, ya que la terminal se inauguró en el año de 1980, muchas casas eran las boleterías era un lugar muy movido, existían varios restaurantes y negocios, la gente llegaba a hospedarse para viajar a Quito o Guayaquil (Garcés, comunicación personal, 10/03/2023).

¿De acuerdo con su criterio por qué es importante la estación del tren de Riobamba para la ciudad?

Fue importante para el desarrollo de la ciudad ya que se integró las nuevas formas de comercio además que la gente empezaba a moverse con mayor intensidad de cierta manera a lo largo de la ciudad, y específicamente en el lugar céntrico ya que era la entrada de los terminales a Chunchi y Alausí (Garcés, comunicación personal, 10/03/2023).

¿Cuál es la anécdota que considera más importante que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva?

En lugar de visita con los compañeros de colegio y en semana santa llegaban los juegos mecánicos, rueda moscovita, futbolín, trampolines llegaban, lamentablemente

se hizo una zona peligrosa, de niño iba a ver lo que salían los trenes y llegaban, mi infancia los primeros años vivía cerca de la estación (Garcés, comunicación personal, 10/03/2023).

¿Cuál es su criterio en torno a las políticas adoptadas por las autoridades respecto a la red ferroviaria?

En el gobierno de Rafael Correa se resaltó la restauración del ferrocarril, pero con una característica referente al turismo y mas no para el uso social, sin embargo, hay que tener en cuenta que el desarrollo del transporte terrestre ha evolucionado por lo cual era la forma de darle ese valor histórico potenciando al sector hotelero y turístico de las diferentes provincias dinamizando y potenciando de cierta manera el comercio de las ciudades por donde está construida la línea férrea (Garcés, comunicación personal, 10/03/2023).

¿Qué alternativa formularia a usted para la rehabilitación del tren?

Es complejo proponer o formular alguna alternativa ya que por el alto costo que genera el mantenimiento de la línea férrea, por lo cual se pone en consideración de los procesos y estándares de la sociedad por lo cual se interpreta el desuso de las problemáticas sociales y de consideración de las autoridades, se necesita no solo de inversión económica sino también de proyectos sostenibles y sustentables que junto con el impulso de la ciudadanía se hará posible en un futuro una hipotética rehabilitación del gigante de acero que tantas alegrías nos supo brindar en su tiempo y que merece una gran despedida(Garcés, comunicación personal, 10/03/2023).

¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?

El desarrollo del transporte terrestre tiene un gran impacto en la decadencia del sector del ferrocarril, ya que a través del tiempo el sistema terrestre se ha vuelto más accesible para las familias ecuatorianas, por lo tanto es imprescindible tener en cuenta que los procesos de desarrollo a través del tiempo hacen cambios significativos que conllevan un gran impacto en la cotidianidad de las personas (Garcés, comunicación personal, 10/03/2023).

¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

Es importante trabajar en el reconocimiento del patrimonio y en la reconstrucción histórica del mismo para el desarrollo sostenible de la sociedad, sin embargo es un trabajo fuerte ya que el tiempo avanza y aquella memoria individual no documentada empieza a perderse significativamente al largo del tiempo, en las rupturas y continuidades de la historia de nuestra ciudad y sobre todo en las futuras generaciones quienes cada vez menos tienen conocimiento de este gran hito en nuestra ciudad, y es otro aspecto en el que se podría trabajar adjuntando este tema trascendental al curriculum y tener también la oportunidad de debatir estos temas en desde las aulas de clase y fomentar el cuidado y la preservación por medio de proyectos de investigación (Garcés, comunicación personal, 10/03/2023)

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Preguntas	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6	Entrevistado 7
Memoria individual sobre La Estación del Ferrocarril Riobamba	La estación del tren a lo largo de la historia y sus acontecimientos han sido primordiales dejando recuerdos en la memoria individual de los ciudadanos lo cual trasciende a la colectiva y deja huellas en la memoria histórica de la nación.	El ferrocarril es una de las obras gratificantes que unió a dos regiones a través del intercambio de los productos de primera necesidad. Fueron épocas prósperas para las familias riobambeñas.	Es reiterativo tener en cuenta que el sinnúmero de procesos por el cual ciertas autoridades tuvieron que defender la ciudad de Riobamba para que la línea férrea tuviera su estación en esta ciudad.	La estación del ferrocarril fue una de las obras que de cierta manera apoyó económicamente a la sociedad riobambeña, con la creación de diversas fuentes de empleo formal e informal.	La estación del tren es una de las maravillas que posee el Ecuador, una maravilla en su construcción y un sinnúmero de acontecimientos históricos.	La presencia de la Estación del Tren Riobamba, para los riobambeños constituye un bien patrimonial que se ha impregnado en nuestra memoria, recuerdo que la llegada del tren llamaba la atención a toda la ciudadanía por que el ruido de la locomotora se escuchaba en toda la ciudad, llegaba haciendo uso del silbato, como un elemento de seguridad pero a la vez llamaba la atención y había quienes desde sus terrazas, ventanas	La estación del tren a lo largo de su historia ha sido de gran importancia en el desarrollo de la época, marcando un antes y un después en las familias Chimboracenses.

						dirigían su mirada.	
La llegada del tren a la ciudad de Riobamba, y Recuerdos de prosperidad que generó la estación del tren en la ciudad	La importancia es el impacto social, económico y cultural que trasciende desde lo cultural y a la conservación de los bienes patrimoniales.	La importancia para la época fue el intercambio de los productos entre la región costa y la región sierra, y dejo de lado la ideología regionalista que se desempeñó en la época.	La diversificación de productos y el intercambio comercial que se dio además que para la época lo convirtió en un medio de transporte seguro y por su bajo coste de accesibilidad para todo comerciante o viajero.	Es de gran impacto social, económico y cultural para el proceso de desarrollo de la sociedad, por lo cual es imprescindible corroborar la información y su importancia a través del tiempo.	La gran trascendencia que se tiene del ferrocarril para tener en cuenta la posibilidad de entender a cabalidad la importancia del ferrocarril.	En posteriores tiempos, la Estación del Tren Riobamba, también fue escenario de ferias vistas de las denominadas “mosquivitas” a donde acudíamos las niñas/os, jóvenes y las familias riobambeñas para hacer uso de los juegos mecánicos, juegos como uno había que se debían ingresar unas ruedas a la botella y se ganaba, disparos, etc., conjugado con los escenarios de artistas, payasos, vendedores de algodón, exposiciones de artesanías, generando	El impacto que tuvo esta magnífica obra fue trascendente ya que en este lugar surgieron un sinnúmero de comercios formales e informales.

						distracción era muy novedoso.	
Anécdotas importantes que se ha impregnado en la memoria individual o colectiva	Las anécdotas son esenciales para la memoria histórica, pero se considera que se puede obtener las posibilidades de los parámetros.	Las anécdotas son parte de la memoria colectiva que trasciende a la memoria colectiva y por ende es parte de la memoria histórica del país.	Muchas familias riobambeñas recuerdan, muchos acontecimientos que tuvieron o impactaron en su cotidianidad dejando un recuerdo significativo y de identidad nacional.	Del sinnúmero de anécdotas que se tiene las que más impactan y las más significativas se relacionan desde la perspectiva económica y social además de las experiencias que durante la cotidianidad de las personas se obtiene.	La memoria individual es importante con el conjunto de anécdotas que se tiene el proceso histórico del ferrocarril, y el barrio la estación que es un bien patrimonial.	En posteriores tiempos, la Estación del Tren Riobamba, también fue escenario de ferias vistas de las denominadas “mosquivitas” a donde acudíamos las niñas/os, jóvenes y las familias riobambeñas para hacer uso de los juegos mecánicos, juegos como uno había que se debían ingresar unas ruedas a la botella y se ganaba, disparos, etc., conjugado con los escenarios de artistas, payasos, vendedores de algodón,	La llegada de los juegos mecánicos al barrio era muy divertido, y se estaba a la espera de las fechas en las cuales estos juegos llegaban a la ciudad de Riobamba.

						exposiciones de artesanías, generando distracción era muy novedoso.	
Políticas adoptadas de las autoridades con respecto al tren	La política se vuelve relativa puesto que se juegan intereses sociales, económicos y políticos las personas que se ponen en cuenta de las actividades políticas de las personas que se dignan a los diferentes campos políticos.	En la gobernabilidad de exmandatario Rafael Correa fue uno de las pocas administraciones que en verdad tuvo preocupación por este bien patrimonial, por lo cual desde su fin de gobierno empezó la decadencia de este patrimonio.	En definitiva y con reiteración las autoridades que ejercen cargos poco o nada hacen por la restauración de tal patrimonio.	La realidad solo en el gobierno del exmandatario Rafael Correa se tomaron políticas de restauración del ferrocarril, ya que en la actualidad ha quedado abandonado en la actualidad.	Las políticas que se ejercen no son las adecuadas ya que se ha abandonado la estación del tren y la sociedad es la que también de cierta forma no corrobora la información.	Por otro lado con la repotenciación del ferrocarril en el gobierno de Correa, la red ferroviaria se tornó turística, como rectora de la Unidad Educativa Amelia Gallegos fui partícipe con los estudiantes de lato rendimiento académico de la institución de un tur que ofertaban justamente para estimular a los educandos.	Es complejo tener un análisis general sobre las políticas que se adoptan a través del ámbito gubernamental, pero es imprescindible que como ciudadanos se exija el cuidado del patrimonio de la nación.
Alternativa para la rehabilitación del tren	La academia es esencial para la rehabilitación de los bienes patrimoniales.	La organización social de los diferentes gremios que aun poseen a la estación como su lugar de trabajo, que presionen a las	Los proyectos y la interinstitucionalidad debe ser lo primordial, para que las autoridades a través de la academia se	Es imprescindible poner en cuenta el proceso de rehabilitación del ferrocarril para proceder a las políticas públicas	Las organizaciones sociales son esenciales para poder tomar en cuenta la rehabilitación del	Este tur partió de la Estación del Tren Riobamba hacia Estación Urbina, el viaje fue en autoferro, dirigido por guías turísticos,	Es complejo proponer alternativas desde el ámbito estatal ya que esta obra requiere de un capital muy fuerte

		<p>autoridades de mejorar esta zona que algún día fue fuente de trabajo de muchas familias riobambeñas.</p>	<p>propongan diversos proyectos de conservación de los bienes patrimoniales.</p>	<p>que se ejercen en la sociedad para el desarrollo sostenible de la sociedad.</p>	<p>ferrocarril y lo que concierne a la plaza Alfaro.</p>	<p>quienes explicaban los episodios históricos durante el trayecto hasta llegar a la estación en donde se encuentra la casa, el museo del hielo en donde disfrutamos de hermosos paisajes, gastronomía, artesanías.</p>	<p>y se vuelve complejo la cantidad de ingresos que pueda generar.</p>
<p>Pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial</p>	<p>La pérdida de la memoria es al desinterés que se tiene en la actualidad por parte de la Academia y de la gobernabilidad que se ha tenido en los años posteriores.</p>	<p>La pérdida en general del valor patrimonial es la no socialización, a las generaciones actuales de la importancia de los bienes estatales que marcaron un antes y un después en la historia de la patria.</p>	<p>En general también influye la conciencia social, pero como es de conocimiento público en los contenidos a los estudiantes no se les hace valorar mucho al patrimonio y cuando no existe el marketing correspondiente no se genera un gusto por relevar cosas del pasado.</p>	<p>Lo principal es que las experiencias y el abandono de este patrimonio hace que sea olvidado por las generaciones actuales, descuidando e impacto se importancia patrimonial que posee a nivel mundial.</p>	<p>La pérdida del reconocimiento de la línea férrea se debe a la poca importancia por parte de las autoridades y la sociedad.</p>	<p>La sociedad y el olvido y la no importancia por parte de la sociedad y en cuenta a la posibilidad de los esfuerzos por parte de los extrabajadores del ferrocarril.</p>	<p>Más que todo las fuentes orales siguen desapareciendo y no existe ese conocimiento o sabiduría en la transmisión de los saberes a las nuevas generaciones, por lo cual genera desinterés y desobligo.</p>

<p>Reconocimiento del tren como patrimonio</p>	<p>Es esencial trabajar en el reconocimiento del tren, por tanto, es imprescindible la actualización y la socialización de los espacios que se consideran patrimonio en el Ecuador.</p>	<p>Más que esencial debe ser primordial el deber del estado conservar a este bien patrimonial, pero, sin embargo, la sociedad debe concientizar desde la individualidad de los procesos sociales.</p>	<p>No solo en el reconocimiento del tren, si no, en todos los bienes patrimoniales que hacen de esta ciudad única y hermosa.</p>	<p>Es un deber por parte del estado tener en reconocimiento y cuidar los bienes patrimoniales que son parte del Estado.</p>	<p>El patrimonio es esencial para el reconocimiento del ferrocarril por parte de las sociedades.</p>	<p>La privatización del tren ha constituido un desatino del gobierno, hoy en día la estación entregada en comodato al cuerpo de bomberos, no contribuye a la prosperidad de la ciudad, sin embargo permanece en nuestra memoria con el anhelo de mejores días.</p>	<p>Es la utopía que se genera, desde a perspectiva del cuidado de los bienes patrimoniales.</p>
-------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------

Fuente: Discusión resultados Paucar R (2023).

CAPÍTULO V.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Entre los aspectos relevantes se destacan la obra ferroviaria como una de las más gratificantes para la población, al permitir el intercambio de productos entre la región Sierra y Costa, procurando la prosperidad riobambeña, marcando un antes y un después en la población. Rescatando vivencias sobre la llegada del tren a la Estación Riobamba en donde las niñas recogían recuerdos como figuritas de animales, el sonido ruidoso que anunciaba su llegada y que llamaba la atención a los riobambeños, quienes muchas veces esperaban los viernes los mariscos, mientras que para otros aquella estación que dinamizaba el comercio, hoy solo es un recuerdo, de aquella obra que movilizó la economía, el turismo, la comunicación con diversos pueblos. Es de trascendencia que a través de la academia se empiece a recuperar la memoria individual, colectiva e histórica a través de la investigación, para que así de cierta forma se tenga y se intensifique la reflexión y el pensamiento crítico de la sociedad en referencia a la recuperación del patrimonio histórico a través de fuentes primarias y secundarias.
- El estado actual del barrio la estación es muy crítico ya que se ha convertido en una de las zonas rojas de la ciudad de Riobamba, por los diferentes acontecimientos que se han ido generando como es el microtráfico de sustancias sujetas a fiscalización además del alto índice de damas de compañía lo cual lo convierte en una zona vulnerable tanto para el turista como para las diferentes actividades comerciales formales e informales, además del impacto de la paralización del ferrocarril y su efecto en el turismo, no obstante, el alto costo para transportarse en el titán metálico hacía que no todas las familias riobambeñas que poseen anécdotas en este preciado tesoro nacional hicieran uso del mismo y se transmitiera esa memoria a las nuevas generaciones. En consecuencia, las anécdotas que marcaron a un sinnúmero de ciudadanos de diferentes partes del país que interactuaron con el ferrocarril se vieron beneficiados, además de poseer un potencial importante concerniente a la historia del barrio y del ferrocarril en general.
- El aporte de los factores sociales, culturales y económicos tienen un gran impacto y significancia en la historia estatal de la ciudad además de la reconstrucción historia y la referencia del impacto social que se mantuvo en la ciudad de Riobamba, No obstante es importante resaltar que la pérdida de este bien patrimonial se debe a los avances tecnológicos actuales y del desarrollo a largo plazo, además de la evolución del transporte terrestre en la actualidad, sin

embargo es posible tener en cuenta que la recuperación del patrimonio nacional cultural del Ecuador.

5.1 Recomendaciones

Se recomienda a la ciudadanía en general:

- Fomentar y estructurar a través de la oralidad de los moradores, extrabajadores, dirigentes y expertos a través de sus conocimientos a las nuevas generaciones para fomentar el desarrollo sostenible del país a lo largo de la historia, sin embargo darle el impacto y significancia que los diferentes bienes patrimoniales que posee el estado, por lo tanto es imprescindible recalcar que las fuentes secundarias no documentadas son importantes para la recuperación de la memoria individual, colectiva e histórica.
- Organizar diversas actividades en las cuales se repotencia el valor histórico y cultural de la Estación del Tren, considerando que al mejorar la apariencia de este lugar importante en la ciudad de Riobamba se fomenta el comercio beneficiando a las familias y emprendimientos que se encuentran alrededor este hermoso patrimonio material del Ecuador.
- Rescatar la memoria individual, colectiva e histórica para mejorar la presentación a la ciudad de Riobamba que aún conserva diversos espacios patrimoniales que la caracteriza por ser la ciudad de las “primicias”. Es importante tener en cuenta que la memoria individual de los individuos es aquella que no se encuentra documentada pero que es importante para mantener una historia viva a lo largo del tiempo, también a las autoridades locales que son las encargadas de reavivar la importancia del barrio La Estación, para fomentar una memoria en las generaciones contemporáneas para que se entienda el proceso y significancia del ferrocarril.

BIBLIOGRAFÍA

- Avilés, E. (2022, 7 agosto). Ferrocarril Ecuador - Historia del Ecuador. Enciclopedia Del Ecuador. Recuperado 23 de diciembre de 2022, de <https://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/ferrocarril-ecuador/>
- Cepeda, F. (2003). Riobamba en el primer cuarto del siglo XX: ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas. Universidad Andina Simón Bolívar, Tesis de Maestría, 11-52. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2355/1/T0205-MELA-Cepeda-Riobamba.pdf>
- Dirección de Gestión de turismo GADM Riobamba. (2016). Estación del Tren. Riobamba. Recuperado 23 de diciembre de 2022, de <https://riobamba.com.ec/es-es/chimborazo/riobamba/estaciones-tren/estacion-tren-riobamba-a7f6a96e8>
- Factores sociales y económicos. (1978, 20 julio). El País. Recuperado 21 de febrero de 2023, de https://elpais.com/diario/1978/07/21/sociedad/269820011_850215.html
- Hernández, N. (2017). La plaza Eloy Alfaro como espacio público y su incidencia en la opinión pública de los habitantes de la ciudad de Riobamba en el periodo enero – junio del 2016. Universidad Nacional de Chimborazo, Tesis de pregrado, 5-21. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/3621/1/UNACH-EC-FCP-COM-SOC-2017-0014.pdf>
- Horna, H. (1993). Los ferrocarriles Latinoamericanos del siglo XIX y los casos del Perú y Colombia. Ibero Americana, Nordic Journal of Latin American Studies, 24(2), 19-41. <https://n9.cl/mbpv4>
- Kuntz, S. (2016, 16 diciembre). Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina | América Latina en la Historia Económica. Recuperado 13 de diciembre de 2022, de <http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/780/1277>
- López, M. (2018). Reconstrucción de la historia oral sobre el sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Tesis de pregrado, 7-13. <https://docplayer.es/146045005-Escuela-superior-politecnica-de-chimborazo.html>
- Luengo, C., Peralta, V., Polo, F., Rodríguez, A., Santamaría, A. & Sanz, J. (1997). Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995). Digital. C SIC. Recuperado 23 de diciembre de 2022, de

<https://digital.csic.es/bitstream/10261/180526/7/Historia%20de%20los%20ferrocarriles%20de%20Iberoamerica%2c%201835-1995.%20Conclusiones.pdf>

- Manero Brito, R., & Soto Martínez, M. (2005). Memoria colectiva y procesos sociales. *Enseñanza e Investigación En Psicología*, 10(1), 172-184.
<https://www.redalyc.org/pdf/292/29210112.pdf>
- Ministerio de Cultura y Patrimonio. (2019, febrero). “El Tren Transandino Ecuatoriano”. El Ecuador apuesta a un nuevo patrimonio mundial. Recuperado 27 de enero de 2023, de <https://www.culturaypatrimonio.gob.ec/el-ecuador-apuesta-a-un-nuevo-patrimonio-mundial-el-tren-transandino-ecuatoriano/>
- Miño, W. (2017). Ferrocarril y modernización en Quito: Un cambio dramático entre 1905 y 1922. *Universidad Andina Simón Bolívar*, 240(Tesis para la obtención del título de Magíster en Historia), 17-50.
<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6539/1/SM240-Mi%C3%B1o-Ferrocarril.pdf>
- Moncayo, D. & Villarroel, D. (2021, 25 junio). Riobamba. El Tren más Difícil del Mundo se niega a morir – Información, Entretenimiento y Contenidos digitales. Recuperado 14 de diciembre de 2022, de <https://eldiarioderiobamba.com/2021/06/25/riobamba-el-tren-mas-dificil-del-mundo-se-niega-a-morir/>
- Moreno, C. (2008). Rehabilitación de la estación del ferrocarril de Riobamba y centro de actividades turísticas culturales. Pontificia Universidad Central del Ecuador, Tesis de pregrado, 24-34. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/90?show=full>
- Parra, J. (2019). *INSTALACIONES DEL FERROCARRIL FUERON ENTREGADAS EN COMODATO A BOMBEROS RIOBAMBA*. Cuerpo de Bomberos Riobamba. Recuperado 3 de marzo de 2023, de <https://www.bomberosriobamba.gob.ec/noticias/162-instalaciones-del-ferrocarril-fueron-entregadas-en-comodato-a-bomberos-riobamba.html>
- Ricoy, C. (2005). La teoría del crecimiento económico de Adam Smith *Economía y Desarrollo*. *Universidad de La Habana*, 138(1), 11-22.
<https://www.redalyc.org/pdf/4255/425541308001.pdf>
- Sánchez, V. (1994). Desarrollo de las líneas férreas en Europa. Aspectos históricos. La red de transportes ferroviarios españoles, ISSN 1697-6924, 23-30.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2778334>

- Santamaría García, A. (2021). Teresita Gómez, Javier Vidal Olivares (compiladores), Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX-XX). Nuevo mundo mundos nuevos. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.83778>
- Vaca, C. (2017). Evaluación de la actividad turística generada en la ruta del hielo Ambato – Urbina a consecuencia de la reactivación de la línea férrea. Escuela Politécnica de Chimborazo, Tesis de Maestría, 6-22.
<http://dspace.espoch.edu.ec/bitstream/123456789/8425/1/20T01027.pdf>
- Valencia H, J. (1989). Los ferrocarriles ecuatorianos y su influencia social y económica. IAEN, Informe Académico. <https://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/4307>
- Echeverría, M. (2002). competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas. *Recursos Naturales e Infraestructura*, 44(1), 1-20.
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6405/S2002508_es.pdf
- Ministerio de Cultura y Patrimonio. (2016). *El Ecuador apuesta a un nuevo patrimonio mundial: “El Tren Transandino Ecuatoriano”* – Ministerio de Cultura y Patrimonio. Recuperado 7 de marzo de 2023, de <https://www.culturaypatrimonio.gob.ec/el-ecuador-apuesta-a-un-nuevo-patrimonio-mundial-el-tren-transandino-ecuatoriano/>
- Uggen, F. (2004). Archer Harman y el Ferrocarril del sur. *Revista Ecuatoriana de Historia*, 20((II Semestre, 2003-I Semestre, 2004)), 37-54.
<https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/1701>

ANEXOS

Anexo 1.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE LAS CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN, HUMANAS Y
TECNOLÓGICAS
CARRERA DE PEDAGOGÍA DE LA HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES

**ENTREVISTA DIRIGIDA A CIUDADANOS QUE SE ENCUENTRAN EN EL CONTEXTO DEL
BARRIO "LA ESTACIÓN" RIOBAMBA**

Estimado ciudadano la finalidad de esta entrevista es obtener información sobre la influencia cultural
económica y social características.

ENTREVISTADOR: _____

ENTREVISTADO: _____

LUGAR: _____

FECHA: _____

HORA: _____

1. ¿Recuerda la estación de ferrocarril?
2. ¿Cuál fue la importancia de la estación del tren de Riobamba para la ciudad?
3. ¿Tal vez tiene alguna anécdota que nos pueda relatar acerca del tren?
4. ¿Cómo analiza tal vez las políticas adoptadas de las autoridades con respecto al tren?
5. ¿Qué alternativa formularía a ustedes para la rehabilitación del tren?
6. ¿A qué se considera que se deba la pérdida de valor y reconocimiento de este bien patrimonial?
7. ¿Considera que se debe trabajar más en el reconocimiento del tren como patrimonio?

(Gracias)

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Guía de entrevista a ciudadanos que se encuentran en el contexto del barrio “La Estación”
Riobamba

Anexo 2.



Entrevista dirigida a César Andrade Licenciado en comunicación propietario del Restaurant “Los Rieles”

Anexo 3.



Relato a Jorge Gavilanes funcionario del municipio y habitante barrio “La Estación”

Anexo 4.



Entrevista dirigida a Gioconda Gavilanes Arias, dueña de la librería “Geo-mundo” frente a la estación

Anexo 5.



Entrevista dirigida a Libio Miranda presidente asociación de lustrabotas “21 abril” de La Estación Riobamba

Anexo 6.



Instalaciones de la Estación del Ferrocarril en Chunchi