



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

**Evolución del transporte público en buses en la ciudad de Ambato
durante la década de 1970 del siglo XX**

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

**Autor:
Guananga Sanabria Kevin Rene**

**Tutor:
Dr. Rómulo Arteño Ramos**

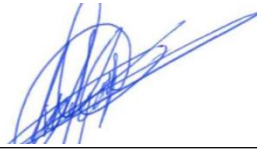
Riobamba, Ecuador. 2026

DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, **Kevin René Guananga Sanabria**, con cédula de ciudadanía **1804417861**, autor del trabajo de investigación titulado: **Evolución del transporte público en buses en la ciudad de Ambato durante la década de 1970 del siglo XX**, certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí exclusiva responsabilidad.

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

En Riobamba, 22/04/2026




Kevin René Guananga Sanabria

C.I: **1804417861**

DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

Quien suscribe, **Dr. Rómulo Arteño Ramos** catedrático adscrito a la **Facultad de Ciencias de la Educación, Humanas y Tecnologías**, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado: **Evolución del transporte público en buses en la ciudad de Ambato durante la década de 1970 del siglo XX**, bajo la autoría de **Kevin René Guananga Sanabria**; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

Es todo cuanto informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 23 días del mes de enero de 2026



Dr. Rómulo Arteño Ramos

C.I: 1706867262

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación **Evolución del transporte público en buses en la ciudad de Ambato durante la década de 1970 del siglo XX**, presentado por **Kevin René Guananga Sanabria**, con cédula de identidad número **1804417861**, bajo la tutoría del **Dr. Rómulo Arteño Ramos**; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba 27/02/2026

Presidente del Tribunal de Grado
PhD. Juan Ilicachi

Firma

Miembro del Tribunal de Grado
Mgs. Mery Zabala

Firma

Miembro del Tribunal de Grado
PhD. Rocío león

Firma



CERTIFICACIÓN

Que, **KEVIN RENE GUANANGA SANABRIA** con CC: **1804417861**, estudiante de la Carrera **PEDAGOGÍA DE LA HISTORIA Y LAS CIENCIAS SOCIALES FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN, HUMANAS Y TECNOLOGÍAS**; Ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado “**LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BUSES EN LA CIUDAD DE AMBATO DURANTE LA DÉCADA DE 1970 DEL SIGLO XX.**”, cumple con el **3%**, de acuerdo con el reporte del sistema Antiplagio **COMPILATIO**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente, autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 11 de febrero de 2026

Dr. Rómulo Arteño Ramos
CC: 1706867262
TUTOR

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación en primer lugar a Dios por brindarme la fortaleza, necesaria para saldar esta etapa universitaria.

A todas las personas que estuvieron conmigo que creyeron en mí, me apoyaron y fueron un pilar fundamental en mi formación universitaria, a mi madre que nunca dudo de mí, mis tíos, esto es por y para ustedes

Kevin Rene Guananga Sanabria

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a Dios por brindarme salud, sabiduría y fortaleza para culminar esta etapa académica.

Quiero agradecer de manera especial a mi madre, tíos, hermanos por su apoyo incondicional y motivación constante a lo largo de este proceso.

De igual manera quiero agradecer a mis docentes y autoridades de la institución por los conocimientos adquiridos y ser una luz en el camino de la elaboración de este trabajo de investigación.

Finalmente, agradezco a todas las personas que de una u otra manera contribuyeron en el desarrollo y culminación de la presente tesis.

Kevin Rene Guananga Sanabria

ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA

DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE TABLAS

ÍNDICE DE FIGURAS

RESUMEN

ABSTRACT

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	14
1.1. Antecedentes	17
1.2. Planteamiento del problema.....	19
1.2.1. Formulación del problema.....	21
1.2.2. Sistematización del problema	21
1.3. Justificación.....	21
1.4. Objetivos	23
1.4.1. Objetivo General	23
1.4.2. Objetivos Específicos	23
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	24
2.1. Historia de la ciudad de Ambato	24
2.2. Situación socioeconómica de Ecuador en los años 70.....	24

2.3.	Urbanización y transformación de Ambato tras el terremoto de 1949.....	25
2.4.	Ambato en los 70.....	26
2.5.	La reforma agraria de 1973 y su impacto en la migración urbana.....	27
2.6.	El sistema de transporte en Ambato antes de la década de 1970	28
2.6.1.	Sistema de transporte previo a 1970	28
2.6.2.	Medios de transporte tradicionales en Ambato en la década del 70	28
2.6.3.	Primeras formas de transporte motorizado	29
2.6.4.	Transición hacia buses: necesidad y transporte urbano.....	30
2.6.5.	Evolución de los buses urbanos en Ambato	30
2.6.6.	Factores que impulsaron el cambio a carrocerías de metal	31
2.6.7.	Cooperativas locales y su papel en la renovación vehicular.....	31
2.6.8.	Expansión de rutas y coberturas del transporte en los años 70.....	32
2.6.9.	El bus como elemento de integración urbana	33
2.6.10.	Memoria histórica del transporte público de buses	33
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA		35
3.1.	Enfoque de la investigación	35
3.2.	Diseño de la investigación	35
3.3.	Tipo de investigación.....	36
3.4.	Alcance de la investigación.....	36
3.5.	Método: Histórica - Análisis documental	36
3.6.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	37
3.6.1.	Técnicas	37
3.6.2.	Instrumentos.....	37
3.7.	Población y muestra	38
3.8.	Procesamiento de datos.....	38
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....		40
4.1.	Resultados	40

4.1.1.	Contexto histórico de la ciudad de Ambato en la década de 1970.....	40
4.1.2.	Proceso urbano de modernización a través del transporte.....	45
4.1.3.	Memoria histórica del uso de buses urbanos en la ciudad de Ambato.....	50
4.2.	Discusión.....	54
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES.....		58
5.1.	Conclusiones.....	58
5.2.	Recomendaciones.....	59
BIBLIOGRAFÍA.....		60
ANEXOS.....		63

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Puntos coincidentes entre los entrevistados respecto al contexto histórico.....	40
Tabla 2. Puntos coincidentes entre los entrevistados respecto al proceso urbano de modernización.....	45
Tabla 3. Puntos coincidentes entre los entrevistados respecto a la memoria histórica del uso de buses urbanos.....	50

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Buses en 1970	42
Figura 2. Primeras unidades hechas con metal.....	48

RESUMEN

El presente estudio analiza la evolución del transporte urbano en la ciudad de Ambato durante la década de 1970. El objetivo principal fue comprender cómo se configuró este cambio estructural a partir del crecimiento económico, la expansión territorial y la transformación tecnológica del transporte público. La problemática que motivó la investigación radica en la ausencia de estudios históricos locales que expliquen cómo la movilidad urbana influyó en la configuración actual de la ciudad y cuál fue el papel social y cultural del transporte durante este periodo de transformación. Metodológicamente, se empleó un enfoque cualitativo mediante entrevistas semiestructuradas a actores vinculados a la experiencia del transporte urbano de la época, complementadas con la revisión de literatura histórica, urbana y socioeconómica. Los resultados muestran que Ambato de los años 70 mantenía un fuerte carácter agrícola, con ferias, uso de animales de carga y amplias zonas sin urbanizar. Paralelamente, se vivió un proceso de modernización marcado por la sustitución de carrocerías de madera por metálicas, impulsado por talleres locales como Varma, Navarrete, Fiallos, y Cepeda. Este cambio fortaleció la infraestructura del transporte, amplió rutas, permitió la formación de nuevas cooperativas y consolidó al bus urbano como elemento articulador del crecimiento territorial. La memoria histórica recogida evidencia buses rudimentarios, viajes saturados, transporte mixto y un alto valor simbólico del bus como signo de progreso. Se concluye que la modernización del transporte fue clave para la transformación urbana de Ambato, y se recomienda fortalecer la planificación vial.

Palabras clave: Ambato, memoria histórica, modernización urbana, movilidad, transporte público

Abstract

This study analyzes the evolution of urban transport in Ambato during the 1970s. The main objective was to understand how this structural change was shaped by economic growth, territorial expansion, and the technological transformation of public transport. The problem that motivated this research is the lack of local historical studies that explain how urban mobility influenced the city's current configuration and the social and cultural role of transport during this period of transformation. Methodologically, a qualitative approach was used, employing semi-structured interviews with individuals involved in the urban transport experience of the time, complemented by a review of historical, urban, and socioeconomic literature. The results show that Ambato in the 1970s maintained a strong agricultural character, with markets, pack animals, and large, undeveloped areas. Simultaneously, a modernization process took place, marked by the replacement of wooden bus bodies with metal ones, driven by local workshops such as Varma, Navarrete, Fiallos, and Cepeda. This change strengthened the transportation infrastructure, expanded routes, allowed for the formation of new cooperatives, and consolidated the urban bus as a key element in territorial growth. Historical records reveal rudimentary buses, overcrowded routes, mixed transportation, and a high symbolic value for the bus as a sign of progress. It is concluded that transportation modernization was key to Ambato's urban transformation and that strengthening road planning is recommended.

Keywords: Ambato, historical record, urban modernization, mobility, public transportation



Reviewed by:

Mgs. Sonia Granizo Lara.

ENGLISH PROFESSOR.

c.c. 0602088890

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

El sistema de transporte público en los autobuses se ha constituido en una necesidad básica para el desarrollo del espacio urbano de las ciudades del Ecuador ya que motivó la movilidad de su población generando la integración entre sectores del espacio urbano con los de la periferia. Para Ambato, la década de 1970 representó un cambio radical en la movilidad urbana como resultado directo del crecimiento poblacional, la expansión urbana y la necesidad de actualizar el sistema de transporte. Este desarrollo es paralelo a lo ocurrido en otras ciudades latinoamericanas que fueron articulando en el transporte público un servicio fundamental para la organización urbana y para la integración social (Thomson, 2001).

Ambato, por su localización en la zona central del Ecuador, ha sido tradicionalmente un nudo estratégico de la red vial nacional. La ciudad se modernizó en la década de los años setenta, gracias a la prosperidad comercial y al crecimiento institucional, en un país influenciado por un auge económico basado en el boom petrolero. Como expresa Ayala Mora (2008), este periodo correspondió a un conjunto de profundas transformaciones sociales y urbanas en el país acabadas por el aumento de recursos estatales, la migración interna, y la ruralización de ciudades medias. En Ambato estos hechos se tradujeron en nuevas rutas de buses, un parque automotor renovado y un replanteo general del sistema para adecuarse a las demandas crecientes.

La incorporación de flotas con carrocerías metálicas y la consecuente eliminación progresiva de autobuses artesanales en madera fue un hito en el proceso de modernización del transporte en Ambato. Estudio sobre ciudades andinas y de la región muestran que esta innovación tecnológica no solo incrementó la seguridad y eficiencia del servicio, sino que también modificó la dinámica urbana, al extender la cobertura de transporte a sectores periféricos y promover la integración territorial (Arguello et al., 2020).

El análisis de esta evolución es la base para entender como el transporte impactó en la conformación de la ciudad de Ambato y en la vida diaria de sus habitantes. La modernización del transporte público a principios de la década de 1970 es un proceso importante que ha sido sólo muy escasamente documentado, limitando la posibilidad para interpretar las transiciones que definieron la movilidad urbana y como está influenció en el posterior desarrollo de la ciudad. Los autores como Badillo et al., (2017), sostienen que conocer la historia del transporte público hace posible cuestionarse cómo las ciudades intermedias se adaptan a procesos de crecimiento urbano, entre otros, cuando estas surgen de cambios económicos y demográficos fuertes.

De este modo, la investigación queda ordenada de la siguiente forma:

En el Capítulo I se estudia cómo el crecimiento urbano y las transformaciones socioeconómicas en las décadas de 1970 propiciaron la modernización del transporte en Ambato. Se resalta la evolución del transporte desde buses de madera hasta unidades metálicas y los efectos que esto tiene en la integración territorial. También se aprecia la carencia historiográfica respecto a tal proceso y se expone el porqué de su estudio. Se plantean los objetivos, los cuales apuntan a conocer el contexto histórico, la modernización del sistema y la memoria del transporte urbano.

En el Capítulo II se indaga en el contexto histórico, social y urbano que determinó la transformación del sistema de transporte público en la ciudad de Ambato durante la década de 1970. Describe cómo se reconstruyó la ciudad después del terremoto de 1949, cómo el auge petrolero y la Reforma Agraria influyeron en la migración hacia las ciudades y la necesidad de un mejor sistema de transporte tras la expansión territorial. Además, narra la historia de los pioneros medios de transporte, la introducción de las carrocerías metálicas en reemplazo de los buses de madera, y el papel que cumplieron las cooperativas en la modernización del servicio. Para tener en cuenta cómo se llegó a que el transporte,

finalmente se convirtiese en un factor cohesionador del crecimiento urbano de Ambato, destacan es fundamental la memoria histórica.

En el Capítulo III describe la metodología, la cual es no experimental con diseño de estudio de caso basado en un enfoque cualitativo. El presente trabajo se aplicó un estudio histórico-descriptivo de la evolución del transporte público en Ambato. Se emplearon técnicas como el análisis documental y entrevistas semiestructuradas guiadas y grabadas. Finalmente se presenta el muestreo por criterio de selección y el análisis cualitativo para la información obtenida.

En el Capítulo IV consiste en presentación de resultados y discusión, en la que se analiza cómo Ambato en la década de 1970, pasó de ser una ciudad semi-rural, caracterizada por ferias agropecuarias y el uso de animales de carga, a ser una ciudad en expansión. A partir de entrevistas y la teoría, se examina cómo la modernización en el transporte, el tránsito desde buses de madera a metal, la formación de cooperativas urbanas moldeó el patrón de crecimiento urbano y amplió la conectividad dentro de barrios y entre barrios y parroquias rurales. Igual se reconstruye la memoria histórica de la utilización de los buses urbanos evidenciando viajes saturados, transporte mixto de carga y viajeros, tarifas baratas, pero con fuerte simbolismo, el bus como signo de progreso.

En el Capítulo V concluye que Ambato vivió en los años 70 una transición decisiva entre lo rural y lo urbano, manteniendo una sólida base agrocomercial y al mismo tiempo incipiente en la consolidación de su infraestructura vial y de su papel nodal en la región. El transporte se abocó al centro del modernismo: montar carrocerías de metal en lugar de madera y fortalecer talleres locales y cooperativas nuevas que expandieron la movilidad entre distritos y dentro de los mismos. La memoria histórica también muestra un sistema de transporte mixto, sobrecargado y con muy poca regulación, más en lo social era considerado como un símbolo de avance y estaba inserto en el día a día de los ambateños. Por lo tanto,

el capítulo ofrece recomendaciones con miras a recuperar la identidad histórica de la ciudad, a mejorar la planificación del transporte con base en las enseñanzas de antaño, y a crear espacios para preservar la memoria colectiva en torno a los buses urbanos.

1.1. Antecedentes

La presente investigación aborda la evolución del transporte público buses en la ciudad de Ambato en la década de 1970 del siglo XX. Ante la falta de información bibliográfica sobre el transporte urbano en Ambato en aquel entonces, los antecedentes se desarrollan contextualizando macro y micro la gestión del transporte en América Latina y Ecuador, a través de fuentes que han tratado sobre el marco legal, económico y social de aquel entonces. Con este análisis se pretendió generar un marco comparativo que explique cómo se mueven en la capital de Tungurahua.

Marco general del transporte público

Los años 70 marcan un punto de inflexión en la manera de gestionar el transporte público en América Latina. La investigación de Thomson, (2001) que habla sobre el desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte, es importante para entender este cambio. Como indica Thomson, los gobiernos pasaron de ser altamente reguladores y controladores, preocupados por ofrecer un servicio social de bajo costo, a ser más liberales y de mercado. Esta transformación fue impulsada por las ineficiencias operativas y los déficits financieros de los sistemas de transporte colectivo estatal.

En la misma línea, aunque en tiempo posterior, el artículo de Yañez et al., (2019) que habla sobre sistemas de transporte urbano en América Latina y el Caribe: Lecciones y retos, menciona que el desarrollo desordenado del sector ha sido una constante. La congestión vehicular, la contaminación y la inequidad en el acceso son problemas estructurales que persisten, y sus raíces pueden rastrearse hasta las deficiencias de las décadas previas. Esto

es importante para la historia de Ambato porque implica que las políticas locales de ese tiempo pudieron haber reflejado o sido influenciadas por estas corrientes regionales.

A modo de comparación, el caso español analizado por Begoña, (2006) titulado *Del tren al autobús: la modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo*, muestra cómo en la década desarrollista de los años 60 el autobús desbancó al ferrocarril como principal modo de transporte debido a su flexibilidad y menor costo de inversión. Esta revolución en España se puede comparar con la que se estaba desarrollando en ciudades como Ambato, donde el autobús se convertía en el rey de la ciudad.

Panorama del transporte urbano en el Ecuador y Ambato

La realidad nacional en la década de 1970 se la puede leer en el estudio de la estatización del transporte urbano en el Ecuador de Constante, (1987), con el caso de Quito. Describe un sistema de transporte urbano privatizado que se consideraba caótico e ineficiente. Era una flota antigua, insuficiente para la población y con una tarifa que siempre generaba controversia. Esta realidad política y social refleja lo que probablemente sucedió en otras ciudades ecuatorianas, como Ambato, donde todavía no existía una administración municipal de transporte. El autor, al narrar la huelga de transporte de 1978 en Quito, muestra el conflicto entre los intereses peculiares de los transportistas privados llegando a imponer una tarifa de un sucre con cuarenta centavos en el transporte, lo que equivaldría aproximadamente a cuatro centavos de dólar (cálculo no oficial).

Aunque los documentos de Arguello et al., (2020) *Historia y evolución de la gestión del transporte público urbano en la provincia de Chimborazo* y de Goyes y Moya, (2022) *El transporte urbano y la movilidad sostenible en el cantón Ambato* son actuales, sirven para esta investigación. El informe de Goyes y Moya sobre Ambato señala problemas recurrentes como la imagen de baja calidad, inseguridad vial y poca accesibilidad para personas con discapacidad. Estos descubrimientos actuales indican que muchas de las fallas del transporte

público de Ambato en los años 70 podrían haber establecido las bases para los problemas actuales. Al comparar el transporte actual con el de los años 70, la investigación puede seguir la línea del tiempo y ver cómo las soluciones actuales dan respuesta a los problemas del pasado o si aún existen carencias.

Evaluar el estado del arte sugiere que, para investigar sobre el transporte público en Ambato en los años 70, se debe realizar un análisis contextual. Este análisis tiene que incluir las tendencias de desregulación y privatización en América Latina, las políticas públicas nacientes de Ecuador y la naturaleza conflictiva del manejo privado del servicio. Una perspectiva histórica y comparativa puede ayudar a mitigar la falta de datos concretos para el período en Ambato, utilizando las fuentes revisadas para deducir los retos y situaciones que probablemente marcaron el transporte de autobuses durante esta época tan crítica.

1.2. Planteamiento del problema

En la década de 1970 el Ecuador experimentó un cambio en su estructura económica y social, propiciado por la bonanza petrolera y la ejecución de la Reforma Agraria de 1973. Estos procesos favorecieron una formidable urbanización, modificando sensiblemente la estructura urbana de las principales poblaciones. En esa línea, en la ciudad de Ambato, ciudad intermedia estratégica en la región centro del país, en el plano nacional, se produjo además una exponencial expansión espacial y demográfica que transformó no sólo el paisaje urbano sino sus dinámicas sociales (Moreno y Peñaherrera, 2018).

Según Badillo et al., (2017) el crecimiento de la urbanización en Ambato provocó un imperativo de mejoramiento en los sistemas de transporte público, vitales para asegurar la movilidad de sus nuevos pobladores y derivar el acceso a servicios básicos, comerciales y administrativos. En este contexto, el autobús público se convirtió en el principal vehículo articulador del espacio urbano. Sin embargo, el tradicional sistema de buses, conformado

por carros con carrocería de madera, limitados en capacidad y seguridad, se quedaba corto para las exigencias de una ciudad en crecientes.

A partir de mediados de la década del 70, en Ambato se dio un proceso gradual de modernización del transporte público, que comenzó con la sustitución paulatina de buses contruidos en madera por unidades de chapa metálica. Esta modificación técnica no solo implicó un servicio más seguro y funcional, sino que además posibilitó la extensión del recorrido, al acercar barrios periféricos como Huachi Grande, Izamba, Atocha y Ficoa con el núcleo urbano central. Se fortaleció también la figura de las cooperativas de transporte como principales agentes de organización y oferta del servicio (Alvarado et al., 2017).

Pero a pesar de la importancia de en un proceso de conformación de la ciudad moderna, existe en la historiografía local un vacío en cuanto al análisis sistematizado del proceso de modernización del transporte en Ambato en la década de 1970. La información con la que se cuenta es fragmentaria y dispersa, limitada a testimonios orales, a archivos fotográficos incompletos y a relatos no sistematizados. Esta falta de estudios contribuye a que el efecto del transporte colectivo en la evolución urbana y social de la ciudad no haya sido interpretado en su integridad.

Asimismo, el escaso estudio sobre la memoria histórica del transporte público en la ciudad hace difícil apreciar el legado cultural y social que los buses de madera y luego de metal imprimieron en la identidad colectiva de Ambato. De igual manera al igual que los usuarios, los pilotos durante las entrevistas nos relatan experiencias que muestran cambios drásticos no solo en cuanto al transporte, sino también en las ideas de modernidad, progreso y calidad de vida.

En este sentido, se sostiene la necesidad de plantear una investigación que estudie el desarrollo del transporte público en buses en Ambato en la década de 1970, reconstruyendo la memoria histórica de este proceso, analizando su incidencia en la modernización urbana

y aportando a la superación del vacío existente. Esta investigación permitirá entender de qué manera el transporte público, aparte de ser un medio para llegar a un destino, cumplió un rol fundamental en la organización espacial, social y económica de la ciudad en un periodo de profundas transformaciones nacionales.

1.2.1. Formulación del problema

¿Cómo fue la evolución del transporte público en buses en la ciudad de Ambato durante la década de 1970 del siglo XX?

1.2.2. Sistematización del problema

¿Cuál fue el contexto histórico de la ciudad de Ambato en la década de 1970?

¿Cómo fue el proceso urbano de modernización a través del transporte?

¿Cuál es la memoria histórica del uso de buses urbanos en la ciudad de Ambato?

1.3. Justificación

El análisis de la evolución del transporte público urbano en autobuses en la ciudad de Ambato durante la década de 1970 es de gran relevancia en términos históricos, desde lo urbano y social. En esta época la modernización del transporte fue una de las bases en la transformación de la ciudad, modificando su estructura, la movilidad de sus pobladores y la económica. No obstante, dicho proceso ha sido poco registrado, lo que genera un vacío en la literatura académica y limita el entendimiento de las transformaciones acontecidas en la movilidad urbana en Ambato.

Esta investigación contribuirá al estudio de la historia del transporte en ciudades medias en Ecuador, área de estudio escasa dentro de la historiografía nacional. A nivel mundial existen diversas investigaciones que han estudiado el crecimiento del transporte público en ciudades grandes, sin embargo, son escasas las que lo han hecho para ciudades pequeñas como Ambato. Por consiguiente, se aportarán conocimientos a la historia de la movilidad urbana en Ecuador, posibilitando comparar la experiencia ambateña con otras

latinoamericanas que enfrentarán procesos similares de modernización. La reconstrucción de la memoria histórica del transporte incentivará a recuperar experiencias y testimonios de los efectos sociales y económicos de este proceso en la vida cotidiana de los ambateños.

El transporte es uno de los factores más importantes en la vida de toda ciudad porque determina la accesibilidad a los servicios básicos, la integración entre distintas áreas y la calidad de vida de los habitantes. En Ambato, los años 70 significaron un quiebre en la configuración del sistema y del servicio, tanto en la irrupción de nuevas rutas, la ampliación de la flota de buses como la estructura vial. Sin embargo, la carencia de investigaciones para ese período no permitió analizar cómo estas transformaciones impactarían en la población y qué dificultades presentaría la ciudad en materia de movilidad.

Esta investigación posibilitará recuperar la memoria histórica de los pobladores que vivieron estas transformaciones, lo cual se verá reflejado en testimonios y documentos que permitirán comprender cómo la modernización del transporte incursionó en su día a día. Así mismo, aportará elementos valiosos para el análisis de estudios futuros relacionados con la influencia del transporte en la planificación urbana y en la movilidad, en ciudades intermedias ecuatorianas.

Desde la historia, esta investigación es clave para dejar testimonio de un proceso de clave en la transformación urbanística de Ambato. Entre 1962 y 1974 Ambato creció al 3,2% anual, con un aumento demográfico y una expansión urbana que demandaron un fortalecimiento en el sistema de transporte público. La implantación de los autocares urbanos como medio principal de transporte colectivo modificó la movilidad en la ciudad, posibilitando la conexión de zonas periféricas y activando una reorganización del espacio urbano.

A nivel práctico, esta investigación será insumo para posteriores trabajos en relación con el transporte en Ambato. La historia del transporte público en la década de 70 nos

proporcionará patrones y tendencias que quizás puedan ayudarnos a idear soluciones para el sistema de transporte actual. En muchas ciudades, los problemas de movilidad actuales tienen raíces que se remontan al pasado y, en consecuencia, el análisis histórico de soluciones aplicadas en su momento podría aportar lecciones útiles para la gestión de transporte en la actualidad. Al mismo tiempo, constituye un insumo potencial para historiadores, urbanistas y gestores de transporte, ya que describe con pormenores la evolución del transporte en Ambato y su repercusión en la conformación urbana, así como en las actividades de vida de sus habitantes.

La factibilidad de este estudio se fundamenta en el acceso a fuentes documentales, relatos y bibliografía, que facilitarán la reconstrucción de la evolución del transporte colectivo. Hay archivos, periódicos de la época que informan, y la recogida de testimonios orales de quienes vivieron en Ambato en ese tiempo nutrirá el análisis de esta investigación. Desde el punto de vista metodológico el estudio es realizable dado su carácter cualitativo y por tanto, no necesita de una gran inversión en recursos materiales, sino principalmente de tiempo y la obtención de fuentes históricas.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

- Analizar la evolución del transporte público en buses en la ciudad de Ambato durante la década de 1970 del siglo XX.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Describir el contexto histórico de la ciudad de Ambato en la década de 1970.
- Analizar el proceso urbano de modernización a través del transporte.
- Reconstruir la memoria histórica del uso de buses urbanos en la ciudad de Ambato.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Historia de la ciudad de Ambato

San Juan Bautista de Ambato es la cabecera cantonal del cantón Ambato y la capital de la provincia de Tungurahua, ubicada en la región interandina del Ecuador a 2580 metros de altitud aproximadamente. Es una ciudad que tiene una rica tradición historia y cultural. Conocida popularmente como la Ciudad de las Flores y las Frutas y la Cuna de los Tres Juanes (GAD Ambato, 2024). Ambato, fundada por el español Sebastián de Benalcázar en 1535, tiene una agricultura estable sobre la que se ha apoyado en una industria diversificada (textil, alimentaria, calzado, vehículos, etc.).

A lo largo de los siglos, Ambato se convirtió en una ciudad de comercio e industria ligera que llegó a ser el centro económico del centro del país. Su dinamismo se manifiesta en la fiesta de las Flores y las Frutas, educada luego del terremoto de 1949 como un símbolo de reconstrucción y de identidad local.

Ambato ha evidenciado a lo largo de su historia una gran resiliencia. Suelos devastados, animales y personas muertas, y un insospechado desarrollo urbano tuvo que adaptarse con rapidez, probablemente manteniendo en su desarrollo urbano una cultura de adaptabilidad que moldeó la manera en que se establecieron y evolucionaron sus sistemas de transporte. La proclamación de independencia en 1820 fue un hito, para anteproyectos de desarrollo durante el siguiente siglo (Garcés, 2022).

2.2. Situación socioeconómica de Ecuador en los años 70

La década de 1970 en Ecuador estuvo marcada por profundos cambios políticos, sociales y económicos (Cardoso y Chavez, 2023). Durante esos años se produjo el boom petrolero, tras el descubrimiento y explotación masiva de petróleo en la región amazónica. El país transitó hacia la modernización, impulsando un rápido crecimiento económico basado en las exportaciones de recursos naturales (Ayala, 2008).

La crisis económica de los años anteriores condujo al predominio de las exportaciones petroleras en la segunda mitad de los 60 y primeros del 70, generando un auge económico que transformó muchos aspectos de la vida nacional. En realidad, Ecuador históricamente ha dependido económicamente de las exportaciones como el cacao, el banano y el petróleo (Cardoso y Chavez, 2023).

Paralelamente, Ecuador ha vivido periodos de inestabilidad política: tras varias dictaduras y gobiernos militares, el general Guillermo Rodríguez Lara a principios de los 70 impulsó iniciativas progresistas. El Ecuador ingresó a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) en 1973 e impulsó el control estatal de la explotación y comercialización petrolera (Ayala, 2008). Además de un programa nacionalista que modernizó la infraestructura (incluyendo carreteras) pero también consolidó un régimen autoritario.

En este contexto, la población urbana comenzó a crecer, influida por las nuevas oportunidades laborales e inversiones estatales ligadas al auge petrolero y las políticas de desarrollo de la época. Sin embargo, a pesar de los grandes ingresos de la bonanza petrolera, estos se distribuyeron de manera desigual, manteniendo amplias brechas socioeconómicas entre ciudades y áreas rurales.

2.3. Urbanización y transformación de Ambato tras el terremoto de 1949

El 5 de agosto de 1949, un devastador terremoto con epicentro en la ciudad de Pelileo destruyó gran parte de sus alrededores, entre ellos Ambato fue uno de los más afectados, resultando en miles de víctimas y una ciudad casi aniquilada. Ante la catástrofe, “con la finalidad de atender las secuelas de este evento, el Estado central, encabezado por el presidente de la época, Galo Plaza Lasso, creó las Juntas de Reconstrucción.” (Torres, 2021, p. 9).

Para el caso de Ambato, estas juntas de vecinos promovieron la elaboración de un nuevo Plan Regulador. Destacados arquitectos e ingenieros (entre ellos, Sixto Durán Ballén y Wilson Garcés Pachano) elaboraron un plan urbano moderno en 1951 que serviría de guía para la reconstrucción (Torres, 2021). El plan regulador reestructuró la ciudad: se abrieron calles, se urbanizaron áreas periféricas y se establecieron las bases para la expansión futura.

El terremoto marcó profundamente la estructura social y económica de Ambato. Las muertes y la destrucción de viviendas y negocios hicieron que la pobreza y la desigualdad crecieran rápidamente. No obstante, la recuperación económica empezó a gestarse en actos como el festival de frutas y flores, que se realiza desde 1950 como un acto de solidaridad y reconstrucción, y que se transformó en un símbolo de la capacidad de recuperación de la comunidad (La Prensa, 2024).

Este proceso transformó radicalmente el paisaje urbano, Ambato renació con edificaciones más sólidas, avenidas ampliadas y mejores servicios públicos. Por lo tanto, la reconstrucción post 1949 colocó a Ambato en la ruta de modernización urbana, permitiendo que en la década de 1970 la ciudad contara con una malla vial y distrital más estructurada acorde a los nuevos requerimientos demográficos y económicos (Torres, 2021).

2.4. Ambato en los 70

A comienzos de los años 70, Ambato era una ciudad intermedia en crecimiento, la cual tenía una tradición ferial y comercial centenaria. Su economía giraba en torno a la agricultura y a industrias textiles, alimentarias y automotrices (Begoña, 2006). En esos años la ciudad mantenía un crecimiento urbano paulatino, con nuevas barriadas periféricas surgiendo tras la reconstrucción posterior al terremoto.

Aunque Ambato era más pequeña en comparación a Quito o Guayaquil, se perfilaba como la cuarta ciudad más grande del país, así mismo “ingresa en un incipiente desarrollo industrial con un enfoque principal en las pequeñas industrias, siendo la industria del cuero

la que es más activa” (Vera, 2000, p. 21). Así también industrias como la metalmecánica enfocada en la manufactura de vehículos de transporte colectivo empiezan a formarse, esto hacía que la población creciera moderadamente, recibiendo migrantes internos que llegaban en búsqueda de mejores condiciones de vida, esto trajo consigo la modernización del transporte público para así conectar las áreas residenciales con los lugares de trabajo, los mercados y otros sitios dentro de la urbe.

2.5. La reforma agraria de 1973 y su impacto en la migración urbana

En 1973, la dictadura militar instauró en Ecuador una Ley de Reforma Agraria y Colonización que buscaba modernizar el campo mediante redistribución de tierras. Esta ley fue “más radical que la de 1964” al requerir, entre otros criterios, la explotación mínima del 80% de cada predio para evitar su afectación (Jordán, 2003, p. 90). Se establecieron además causales de expropiación basadas en condiciones no salariales o en la presión demográfica. Los efectos inmediatos incluyeron una rápida redistribución de tierras y la eliminación de relaciones laborales precapitalistas en el campo (Jordán, 2003).

Sin embargo, como se observa en estudios sociológicos del país, estos cambios agrícolas también provocaron una ruptura en el medio rural tradicional: muchos pequeños productores, desplazados o atraídos por las promesas de reformas, migraron a las ciudades en busca de trabajo. De hecho, investigaciones recientes confirman que la migración rural-urbana en Ecuador “Se agudiza en los años 70” vinculada al crecimiento de las ciudades (Consuegra et al., 2021, p. 17).

La reforma agraria, al transformar la estructura de la propiedad y sin atender las necesidades de asistencia técnica y crédito integrales, la llevó a una parte de la población campesina a abandonar las comunidades rurales y dirigirse a ciudades como Ambato en busca de mejores oportunidades (Garcés, 2022). Por ello, la década del 70 se caracterizó por una fuerte migración interna hacia Ambato, esta joven ciudad se vio abrumada en su oferta

de servicios básicos y transporte, constituyendo el marco social para el desarrollo del sistema de buses urbanos.

2.6.El sistema de transporte en Ambato antes de la década de 1970

2.6.1. Sistema de transporte previo a 1970

Antes del uso generalizado de los buses, el transporte en Ambato dependía de una combinación de métodos tradicionales y formas tempranas de transporte motorizado. El ferrocarril llegó a Ambato a principios del siglo XX, facilitando el comercio y la conectividad. Las primeras empresas de transporte motorizado aparecieron en Ecuador alrededor de 1930, a su vez en Ambato, sería en el año 1948 que aparecería uno de los pioneros en el transporte público, la Cooperativa Tungurahua (La Hora, 2003).

La presencia de un ferrocarril, el surgimiento de las primeras cooperativas de transporte antes de la década del 70 indica que Ambato ya había comenzado la transición hacia formas más modernas de transporte. Este contexto sugiere que la ciudad probablemente era receptiva. Al mayor desarrollo y expansión de los servicios de buses en la década de 1970, el establecimiento de un ferrocarril y cooperativas de transporte antes de la década del 70 demuestran que Ambato ya estaba moviendo hacia un sistema de transporte más organizado y motorizado (Jordán, 2003). Esa infraestructura y marco organizacional existentes proporcionaron una base para el mayor desarrollo y expansión de los servicios de buses en la década de 1970.

2.6.2. Medios de transporte tradicionales en Ambato en la década del 70

Si bien el transporte motorizado se estaba desarrollando, los medios tradicionales probablemente aún desempeñaban un papel en la década del 70, especialmente para distancias cortas o en las áreas rurales que rodeaban a Ambato. Estos incluían el caminar, las bicicletas y también las carretas tiradas por animales. Aunque la información específica sobre Ambato en la década del 70 es limitada en la literatura. Históricamente, las llamas se

utilizaron como animales de carga en región andina (El Telégrafo, 2016). Incluso a medida que el transporte de bus evolucionaba, los medios tradicionales continuaron satisfaciendo las necesidades de la población.

La extensión de su uso y su interacción con el emergente sistema de buses sería importante de considerar. Si bien el enfoque está en el transporte de buses, es importante reconocer que en el 70 es posible que no se haya producido un cambio completo en el transporte motorizado (Yañez et al., 2019). Los métodos tradicionales como caminar y andar en bicicleta, han sido frecuentes para distancias más cortas y el transporte tirado por animales persiste hasta hoy en día en áreas más rurales o agrícolas alrededor de Ambato.

2.6.3. Primeras formas de transporte motorizado

La introducción de automóviles en Ecuador ocurrió a principios del siglo 20. Esto se dio principalmente en la ciudad capital Quito, así como en ciudades costeras como Guayaquil (Vega y Martínez, 2017). Las primeras formas de transporte motorizado público probablemente incluyeron los taxis y también primeros buses o minibuses. El primer bus llegó a las calles de Quito alrededor de 1930 (Vega y Martínez, 2017); (Ribadeneira, 2020), lo que sugiere un cronograma similar para Ambato. La paulatina introducción de autos y la aparición de los taxis, constituyo el antecedente para el futuro desarrollo del transporte en bus en Ambato.

Es probable que estas primeras visitas a los vehículos motorizados ayudaron a formar la gente ver y buscar opciones de transporte público más organización y de mayor capacidad como los autobuses. El desarrollo de los servicios de taxis después de la aparición del automóvil, introdujeron la idea de transporte motorizado personalizado (Jordán, 2003). Esto creó una demanda y familiaridad con los viajes motorizados, allanado el camino para la aceptación y el crecimiento de vehículos de transporte público más grandes, como lo son los buses.

2.6.4. Transición hacia buses: necesidad y transporte urbano

El crecimiento poblacional y la expansión de Ambato exigieron un sistema de transporte más eficiente y de mayor capacidad. Con la reconstrucción urbana completa y las nuevas urbanizaciones en la periferia se hizo patente la necesidad de un transporte público más acorde a las necesidades. Las autoridades locales y los nuevos empresarios comenzaron a ver en el autobús una solución para mejorar la movilidad, además influenciados por tendencias regionales (Yañez et al., 2019).

Surgió el contexto adecuado para impulsar la transición, en ese marco surgieron las primeras iniciativas de cooperativas para operar. Buses escalera o popularmente conocidos como chivas, adaptando chasis mecánicos con carrocerías sencillas (de madera) para un uso urbano e interurbano. Estas unidades a un rudimentaria se empezaron a recorrer las avenidas principales de Ambato, preparando el terreno para la verdadera consolidación y transporte en buses en la siguiente década (Cardoso y Chavez, 2023).

2.6.5. Evolución de los buses urbanos en Ambato

Los primeros autobuses urbanos que circularon en Ambato. Solían tener carrocerías de madera con chasis importados o adaptados. Este diseño era común en muchas ciudades latinoamericanas de la época, debido a la facilidad del ensamblaje y el bajo costo. Entre las marcas de los primeros vehículos que iniciaron este servicio cuenta el Ford, Chevrolet, Dodge y Mercuri, que tenían carrocerías mixtas de madera (La Hora, 2003).

Estos vehículos de técnica artesanal tenían una distribución interna de dos asientos a un lado y hacia el otro un asiento individual, dejando la parte de atrás libre para la carga de los pasajeros (La Hora, 2003), si bien eran económicos, presentaban inconvenientes, mayor peso, desgaste rápido de la madera y vulnerabilidad de la intemperie. Sin embargo, permitieron dar el salto inicial al transporte motorizado de pasajeros masivos en la ciudad,

ofreciendo a la población un medio de movilidad significativamente superior de los antiguos medios carruaje animal o a pie.

2.6.6. Factores que impulsaron el cambio a carrocerías de metal

Gradualmente se hizo evidente que los cuerpos de madera no eran lo suficientemente duraderos o seguros. En la década de 1970, diferentes factores llevaron a la transición de carrocerías de metal más modernas. La primera era que la demanda creciente impelía a comprar unidades más grandes y confiables. En segundo lugar, la introducción de nuevas tecnologías (láminas metálicas y soldadura más baratos) permitió la fabricación de carrocerías metálicas en talleres locales o la importación de estas ya ensambladas (Begoña, 2006).

Asimismo, la necesidad de incrementar la seguridad para los pasajeros, evitando incendios, escapes o desmoronamientos de madera, motivó a las cooperativas a renovar la flota con buses metálicos. Este cambio también respondía al deseo de proyectar una imagen de modernidad urbana, imitando la fisonomía de los colectivos de ciudades más "desarrolladas". En la práctica, en la década del 70 la mayoría de las unidades nuevas que adquirían las cooperativas Ambateñas ya traían carrocerías metálicas de fábrica, finalizando así la era de la madera (Alvarado et al., 2017).

2.6.7. Cooperativas locales y su papel en la renovación vehicular

El transporte urbano de Ambato fue organizado fundamentalmente mediante cooperativas del transporte. Para el año 2014, por ejemplo, el cantón contaba con 5 cooperativas que operaban 22 rutas urbanas (Badillo et al., 2017). Estas mismas entidades fueron las responsables de incorporar los primeros autobuses en la ciudad. Cooperativas como Tungurahua (fundada en 1948), adquirieron de forma colectiva los vehículos necesarios y gestionaron las rutas. Su carácter cooperativo, permitió compartir recursos para comprar unidades más modernas. Una vez que emergieron los autobuses con carrocería

metálica, fueron las cooperativas de locales las que impulsaron su adopción, renovando gradualmente la flota.

Por ello, es la propia naturaleza cooperativa del transporte en Ambato resultó clave para la modernización vial, conocimientos mecánicos y capital de varios socios. Las cooperativas facilitaron la transición tecnológica y garantizaron la cobertura de rutas urbanas cada vez más demandantes (Garcés, 2022). En este sentido, el proceso de renovación vehicular en los 70 quedó en manos de estas organizaciones comunitarias que mediatizaron la llegada de unidades más seguras y eficientes al servicio de la ciudadanía.

2.6.8. Expansión de rutas y coberturas del transporte en los años 70

La década de 1970 había un crecimiento de Ambato hacia las periferias de los barrios obreros y residenciales, lo cual exigió ampliar las rutas de transporte público los buses empezaron a cubrir sectores antes desconectados: se abrieron líneas que recorrían avenidas principales estas zonas emergentes al norte y sur de la ciudad (La Hora, 2003). Esta expansión de cobertura respondió tanto al patrón de asentamientos post reconstrucción (con barrios planificados como Ingahurco) como a las exigencias de los migrantes internos.

Así, las cooperativas reconfiguraron un mapa de rutas para integrar lugares de viviendas emergentes al centro urbano, haciendo del autobús el medio principal de enlace entre la periferia y el casco central. La extensión de las rutas también acompañó la mayor motorización de la población; se establecieron paradas en mercados, hospitales y colegios, estructurando una red de transporte público que reflejaba el crecimiento demográfico y la complejidad de la ciudad (Begoña, 2006). Este proceso de ajuste de rutas en los años 70 constituye un primer paso, es el sistema de transporte urbano más completo, alineado con la modernización urbana que vivían bato.

2.6.9. El bus como elemento de integración urbana

El autobús se consolidó, así como un elemento integrador y el de en el tejido urbano de Ambato, al conectar diversos sectores de la ciudad, el bus facilito el acceso a actividades económicas, educativas y culturales en el centro histórico desde los barrios periféricos (Moreno y Peñaherrera, 2018). En el contexto del aumento de la migración interna, la red de autobuses habilitó la integración de muchas nuevas viviendas en la periferia a la vida económica de la ciudad de Ambato, permitiendo el transporte de trabajadores rurales hacia fábricas y centros de servicio urbano.

Al mismo tiempo, la existencia de líneas de transporte público impulsó el desarrollo de la ciudad el orden, pues las personas podían vivir más lejos del centro sin perder contacto con él. Así el colectivo fue un nexo fundamental entre demandas de las clases sociales y sectores territoriales de la ciudad, aportando a la cohesión social y al desarrollo económico regional (El Telégrafo, 2016). En síntesis, desde dentro del proceso del crecimiento urbano de Ambato en los 70, la modernización del sistema de transporte de buses jugó un rol integrador al articular espacial y socialmente la ciudad en expansión.

2.6.10. Memoria histórica del transporte público de buses

En la memoria colectiva ambateña, los primeros buses públicos tienen un lugar destacado, pues los habitantes mayores recuerdan con nostalgia a aquellas chivas o buses de madera que recorrían la ciudad, así como las cooperativas pioneras que organizaron el servicio (Badillo et al., 2017). Esos buses primigenios, a pesar de su sencillez, simbolizan el progreso urbano y las narraciones orales, se menciona a la cooperativa Tungurahua como la gestora del transporte y modelo de la ciudad, también se rescata el paso de la madera al metal en las carrocerías, considerando biotecnológico que ofreció mayor comodidad y seguridad.

Así, la historia del transporte en Ambato no sólo es un asunto técnico, sino un relato social. Compartir las generaciones transmiten anécdotas de viajes escolares en buses

antiguos, de las tarifas de centavos de sucre y del impacto cultural que tuvo la llegada del terminal terrestre (Arguello et al., 2020). Esta memoria histórica sirve para llevar, sirve para valorar el rol del bus en el desarrollo urbano local y para entender cómo en pocas décadas Ambato pasó de una movilidad primitiva a un servicio público masivo, sentando así las bases del transporte urbano actual.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Enfoque de la investigación

La investigación se realizó con el enfoque cualitativo, el cual según Salazar (2020), es una mirada que busca en tantos fenómenos como sea posible todas esas cualidades, características y aspectos relevantes de los mismos que puede ayudar a reconstruir la realidad observada y captada por el investigador (p. 104). Tal perspectiva posibilitó una búsqueda de información a partir de la revisión documental y de la recolección de vivencias por entrevistas. La revisión documental facilitó la identificación de normativas, planes de desarrollo y registros que demostraron discontinuidades en estructuras durante el período, mientras que las entrevistas realizadas a actores clave de la época dieron cuenta de relatos y experiencias que contribuyeron a reconstruir la cotidianidad del transporte público.

3.2. Diseño de la investigación

Estudio de caso. La investigación adoptó el diseño de estudio de caso, el cual, de acuerdo con Hernández et al., (2014) es un estudio que con los procedimientos de la investigación cuantitativa, cualitativa o mixta investigan en profundidad una unidad holística para responder a la interrogante de investigación (p. 164). Este diseño fue clave para el análisis del caso particular de la ciudad de Ambato y sus procesos de transformación en materia de transporte público.

No experimental. La investigación fue de carácter no experimental, debido a que no implicó manipulación alguna de las variables de estudio. Esto coincide con lo señalado por Hernández et al., (2014), quienes afirman que lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos (p. 152).

3.3. Tipo de investigación

La investigación fue de tipo histórico, el cual indica que la investigación histórica en su proceso de investigación que desempeña la función de describir, clasificar y explicar los fenómenos o hechos sociales del pasado (Hernández et al., 2014, p. 236). En tal sentido, la investigación tuvo como objetivo encontrar las causas que originaron la evolución del transporte público en buses en la ciudad de Ambato. Analizar estas variables a partir de un punto de vista histórico, hizo que se pudieran estudiar las condiciones que gatillaron el proceso de modernización y la evolución del sistema de transporte urbano.

3.4. Alcance de la investigación

La investigación fue de tipo descriptivo, como se menciona en Hernández et al., (2014) ya se conocen las características del fenómeno y lo que se persigue es mostrar su manifestación en un determinado grupo humano (p. 2). Fue clave para narrar el curso de los hechos relacionados con el transporte en la ciudad de Ambato. Se pretendió hacer un análisis pormenorizado de cómo ocurrieron los hechos y cambios en este campo en la ambateña de aquellos años. Esto consiste en revelar de manera sistemática y ordenada la cronología de los hechos, e ir visualizando en un período determinado la realidad del transporte público.

3.5. Método: Histórica - Análisis documental

La investigación utilizó un método histórico, que tiene como objetivo interpretar hechos pasados con base en evidencia proveniente de documentos y de fuentes orales. El método histórico es una investigación del pasado para buscar explicaciones causales a los patos de las sociedades actuales y construir el pasado lo más objetivamente posible (Hernández et al., 2014). Este método permitió un análisis crítico de la información obtenida con el fin de buscar relaciones de causa y efecto entre los diferentes acontecimientos históricos y las repercusiones actuales, y así objetivar y contextualizar en la mayor medida

posible la reconstrucción de la evolución en los transportes. También se apoyó en el entendimiento de las motivaciones, los retos y las implicaciones de cambio que se produjeron a lo largo del periodo.

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.6.1. Técnicas

Revisión bibliográfica y análisis de documentos históricos: El análisis documental fue fundamental para esta investigación, dado que, según Hernández et al., (2014), el análisis documental, al representar sistemática y sintéticamente los documentos originales, facilita su recuperación y consulta... y su incorporación al proceso posterior de análisis de la información. En concordancia con lo anterior, se procedió a indagar la mayor cantidad de información posible mediante la revisión de diversos documentos disponibles tanto en la web como en bibliotecas físicas, seleccionando aquellos que fueron pertinentes y relevantes para el tema de estudio.

Entrevista semiestructurada: Se llevaron a cabo entrevistas semiestructuradas para cumplir con el tipo de entrevista más adecuado para los fines de investigación. Tal y como indican Hernández et al., (2014), se considera que las entrevistas semiestructuradas son las que proporcionan un nivel de flexibilidad aceptable, sin embargo, en ellas se mantiene cierta uniformidad que permite obtener interpretaciones compatibles con los propósitos del estudio. Estas entrevistas se realizaron a los principales propietarios y trabajadores de empresas de carrocerías de buses en la ciudad de Ambato, así como también a ciudadanos que presenciaron la metamorfosis del transporte público en esos tiempos.

3.6.2. Instrumentos

Guía para el análisis de documentos: Para la recolección de la información extraída de los diferentes documentos analizados se emplearon plantillas o matrices. Este abordaje sistemático facilitó la extracción y estructuración de la información cualitativa basada en

fuentes secundarias, lo cual orientó su interpretación y posterior incorporación al análisis general de la investigación.

Guía de entrevista: Se construyó una matriz de preguntas abiertas de tipo semiestructurado, con la finalidad de profundizar en el conocimiento del proceso de evolución del transporte público en Ambato. Dicha guía posibilitó la recogida de relatos pormenorizados y contextualizados de los protagonistas oculares de la transformación.

Grabadora de audio: Este dispositivo permitió grabar las entrevistas con calidad y sin limitaciones, facilitando con ello el análisis y transcripción de la información obtenida.

3.7. Población y muestra

Para llevar a cabo las entrevistas y para la población y muestra del estudio se utilizó el criterio de muestreo. Este criterio fue clave en la investigación, ya que facilitó una selección de los participantes en función de sus conocimientos y/o experiencia en relación con el fenómeno objeto de estudio. Hernández et al., (2014) indicó que la muestra se elige según la conveniencia del investigador, puede seleccionar arbitrariamente el número de los participantes que pueden formar conjunto de estudio.

En relación con lo anterior, los participantes fueron individuos que directa o indirectamente participaron en el proceso de transformación del transporte público en Ambato. Este criterio de selección fue clave para obtener una información rica y contextualizada, disponible únicamente a aquellos que tenían un conocimiento pertinente y adecuado en el campo.

3.8. Procesamiento de datos

Análisis de entrevistas: Se llevó a cabo el análisis completo de las entrevistas realizadas. En los datos cualitativos de la entrevista el análisis debe (idealmente) ser llevado a cabo por el mismo investigador que recogió los datos para así poder contar con un previo entendimiento de las preguntas y las respuestas de la investigación (Hernández et al., 2014).

Con este procedimiento fue posible indagar las distintas percepciones y vivencias de los informantes, tanto en lo que se asemeja como en lo que difiere e incluye patrones, para profundizar en el entendimiento del proceso de conversión del transporte público en Ambato.

Análisis de información cualitativa: Se procedió al análisis de los datos con la finalidad de hallar patrones, categorías y núcleos de sentido dentro del fenómeno estudiado. Hernández et al., (2014) refiere que el análisis del dato cualitativo es el proceso de organizar y manipular la información recogida por los investigadores para encontrar relaciones, interpretar, manifestar significados y sacar conclusiones. Este proceso facilitó observar unas ventanas sobre los resultados que permitieron interpretar en su plenitud los fenómenos vinculados a la renovación del transporte público en Ambato.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados

4.1.1. Contexto histórico de la ciudad de Ambato en la década de 1970

Con respecto al contexto histórico, los entrevistados presentan ciertas similitudes en sus relatos, los cuales se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 1.

Puntos coincidentes entre los entrevistados respecto al contexto histórico

Temática	Dr. Carlos Sánchez	Ing. Vargas (Varma)	Luis Fernando de la Cruz	Luis Humberto Padilla
Ambato semi-rural en los 70	Menciona zonas aún agrícolas y caminos afirmados (Puyo–Ambato).	No profundiza en el contexto urbano.	Señala que Ambato era “un pequeño pueblo”.	Describe amplias zonas sin casas, con terrenos agrícolas.
Presencia de ferias y comercio agrícola	Habla de comercio en la plaza Urbina y afluencia de gente desde parroquias.	No menciona comercio agrícola.	No menciona ferias, pero confirma economía básica.	Describe ferias grandes, comercio abundante y llegada de productores con animales.
Uso extendido de animales de carga y caminata	Menciona que muchos bajaban “en caballos o mulas”.	No menciona animales de carga.	Indica que la gente caminaba mucho en la ciudad.	Afirma que eran comunes caballos, burros y carretas.
Aparición progresiva de buses metálicos	Señala transición 1964–70, buses metálicos y primeras innovaciones.	Recalca que desde 1964 su padre fabricó los primeros buses metálicos.	Indica que los metálicos aparecen hacia 1970.	Confirma que hasta los 70 eran madera y luego aparecieron los metálicos.
Crecimiento poblacional y expansión urbana	Describe incremento de rutas y movilidad.	No menciona urbanización.	Explica que zonas actuales eran sembríos y acequias.	Afirma que Ambato se expandió lentamente, con grandes extensiones aún vacías.
Situación económica estable o dinámica	Relata que el dinero alcanzaba y había buen comercio.	Afirma un auge económico por el boom petrolero.	Describe economía básica, pero suficiente.	Indica fuerte comercio agrícola y dinamismo económico.

Fuente: Elaboración propia

En los años 70, Ambato se configura como una ciudad media con un proceso de consolidación económica y urbana muy vinculado a los cambios estructurales que vivió el Ecuador en ese momento. Desde viejos tiempos Ambato era la Ciudad de las Flores y las Frutas y se consolidaba como un centro de comercio y agrícola a nivel regional, con una industria diversificada en los rubros textil, alimenticio, calzado y automotriz (GAD Ambato, 2024; Begoña, 2006).

A nivel nacional, la década de 1970 se caracterizó por el auge petrolero, la entrada del país a la OPEP en 1973, y una fuerte orientación hacia la modernización económica vía la exportación de recursos naturales (Ayala, 2008; Cardoso y Chavez, 2023). Esto dio lugar a un aumento en la inversión pública en infraestructura incluidas las carreteras, pero también a una distribución desigual de la riqueza, que perpetuó grandes brechas socioeconómicas entre áreas urbanas y rurales (Cardoso y Chavez, 2023).

Los testimonios recogidos confirman que a pesar de los procesos de modernización Ambato tenía aún un carácter fuertemente agrícola y semi-rural en su estructura urbana. Luis Humberto Padilla recordó que para los años setenta “todo era botado, era feria... hasta arriba, hasta plaza Urbina, puro árboles, ni había plaza Urbina” y que en el lugar donde hoy se encuentra la Empresa Eléctrica y la plaza Urbina se extendía un enorme espacio ferial de tierra, con carga animal y productores de las parroquias rurales (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025).

Este testimonio articula con la afinidad de Ambato como centro agrícola y comercial que reagrupaba los flujos de productos derivados hortofrutícolas hacia la Costa y otros destinos, consolidando su rol como un nodo económico del centro del país (GAD Ambato, 2024; Begoña, 2006). Incluso el propio entrevistado recordó que “de Guayaquil a San Francisco hasta el paso lateral...todo era pura huertas de frutilla”, se enviaban frutas hacia la Costa —por el ferrocarril— y también hacia Colombia en camiones de carga (Luis

Humberto Padilla, entrevistado, 2025), ello en consonancia con la tradicional dependencia del país en la exportación de productos agrícolas y recursos naturales (Cardoso y Chavez, 2023).

Figura 1.

Buses en 1970 como transporte público en Ambato



Fuente: Fotografía tomada de la Web.

En la figura 1 se puede observar una escena en la ciudad de Ambato, Ecuador, a finales de 1960-principios de 1970, en el transporte público urbano. En la imagen hay un bus con carrocería tradicional (bus amarillo) que se utiliza como transporte colectivo y se observa a un pasajero subiendo al vehículo desde el exterior por la alta demanda y saturación del servicio. Esta actitud se generalizó en las ciudades ecuatorianas durante aquella época cuando los transportes públicos estaban sujetos a poco reglamento, muy uso intensivo y poca seguridad, y fue representando sus dinámicas de movilidad urbana previa a la incorporación de modernización en el sistema de transporte.

Este escenario local forma parte de transformaciones de mayor alcance relacionadas con la reforma agraria de 1973 y con los procesos de migración del campo a la ciudad. La Ley de Reforma Agraria y Colonización promovida por el régimen militar pretendió modernizar el campo a través de la redistribución de tierras y la supresión de relaciones laborales precapitalistas (Jordán, 2003). Pero varias investigaciones indican que en la práctica un buen número de campesinos fueron desplazados y terminaron migrando a ciudades intermedias como Ambato en busca de nuevas oportunidades laborales (Consuegra et al., 2021; Garcés, 2022).

En tal sentido Padilla describió como la ciudad “empezó a poblarse con un goteo constante de gente proveniente de parroquias y áreas rurales donde la gente se dedicaba a la agricultura”, al recordar que “había bastante comercio agrícola... todo el bajío, todito, casas no había, lejos, lejos” y que poco a poco se fueron abriendo nuevas plazas y mercados en Mocha, Isamba y otros lugares y a esos lugares él mismo iba en camioneta con productos (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025). Estas experiencias concretan a nivel local el proceso de urbanización y crecimiento urbano que la literatura asocia con el boom petrolero y las políticas de desarrollo de la década (Ayala, 2008; Cardoso y Chavez, 2023).

La memoria de los entrevistados también permite observar cómo en Ambato se vivía en los setenta una etapa de transición entre un paisaje rural predominante y una ciudad en expansión. Padilla describió que en aquellos tiempos, como existía en el lugar actual de la vía de servicio del nuevo terminal terrestre y el sector entre Guayaquil y San Francisco era “puro huerto de frutilla... no había casas, ni iglesias, ni nada” (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025), mientras que Luis Fernando de la Cruz consideró a Ambato como “una aldeita” en relación con lo que es hoy y destacó que gran parte de las tierras eran aún sembradíos con acequias y óvalos de agua (Luis Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025).

Estas descripciones se articulan con la urbanización tras el terremoto de 1949 señalada en el marco teórico: la ciudad reconstruida bajo un nuevo plan regulador fue ampliándose de modo progresivo hacia la periferia, en base a barrios planificados como Ingahurco y otros sectores obreros y residenciales (Torres, 2021). En otras palabras, la década de 1970 halla a Ambato en un estado de consolidación de su malla vial y distrital, con una estructura urbana que aún coexistía con fuertes características rurales heredadas del modelo de ciudad intermedia reconstruido tras el sismo.

La situación socioeconómica descrita por las personas entrevistadas también es acorde con la imagen de una ciudad en movimiento, donde el comercio y los servicios estaban creciendo. Padilla dijo que “había mucho comercio... había para todos” y que el dinero “alcanzaba” en virtud de la productividad agrícola y de la demanda vigente en las ferias y plazas (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025). Esta percepción se armoniza con la literatura, que sostiene que, al comenzar la década de los setenta, Ambato estaba configurando su cuarta ciudad nacional, sustentada en una trayectoria ferial consolidada y con un naciente desarrollo industrial orientado a la pequeña y mediana empresa, sobresaliendo la industria del cuero y la metalmecánica relacionada con el transporte (Begoña, 2006; Vera, 2000).

Simultáneamente, el aumento en los tipos de vehículos disponibles como la aparición de camionetas Ford y Hyundai para transporte de carga y pasajeros mencionada por Padilla da cuenta de que la modernización económica y la disponibilidad monetaria propias del auge petrolero se expresaron en una mayor motorización de la sociedad, y en nuevas maneras de movilizarse (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025; Cardoso y Chavez, 2023).

Por último, se observa que la ciudad de los setenta no puede concebirse sólo como un lugar material en expansión, sino que debe pensarse como un espacio social en proceso de transformación, en donde la movilidad y el transporte comenzaron a ocupar un lugar

fundamental en la organización del territorio. La población rural que descendía al centro de Ambato para ferias y comercio "cantidad de animales, burros... con animales bajaba la gente" (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025) comenzó a complementar el uso de animales de carga con el uso emergente de buses y camionetas, prefigurando el papel integrador que asumiría en los años subsiguientes el sistema de transporte urbano.

Esta transición está dentro de las dinámicas que señala Garcés (2022) para quien la modernización económica y migración interna y la reconstrucción post-terremoto, conformaron a Ambato como una ciudad resiliente, y las transformaciones urbanas y de transporte fueron respuesta tanto a presiones demográficas y como a nuevas demandas económicas. En síntesis, el ambiente histórico de Ambato en los setenta podría definirse como la conjunción de un arraigado sustento agrocomercial, con una urbanización vertiginosa y un proceso modernizador que tenía en la movilidad y el transporte, uno de sus ejes articuladores.

4.1.2. Proceso urbano de modernización a través del transporte

Con respecto al proceso urbano de modernización, los entrevistados presentan ciertas similitudes en sus relatos, los cuales se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 2.

Puntos coincidentes entre los entrevistados respecto al proceso urbano de modernización

Eje de coincidencia	Primer entrevistado	Segundo entrevistado	Tercer entrevistado	Cuarto entrevistado	Síntesis de coincidencia
1. Transición de madera a metal	Indica que antes "las carrocerías eran de madera... y forradas con metal" y que desde 1964 inicia lo metálico.	Afirma que desde 1964 ya fabricaban carrocerías metálicas y que para 1974-75 ya todas eran metálicas.	Señala que los buses eran "de madera en su totalidad" y que desde 1970 comenzaron las metálicas.	Expresa que "antes era madera... ya en los 70 cambió a metal".	Los cuatro confirman que la década de 1970 marca el cambio definitivo de madera a metal.
2. Rol de talleres	Menciona los modelos	Destaca a Varma y otros talleres como	Identifica pioneros: Navarrete,	Confirma que "ya empezaron las carrocerías	Todos reconocen a talleres

carroceros locales	ensamblados y el aporte local.	impulsores de la modernización.	Fiallos, Barma, Cepeda.	de aquí, como Barma”.	ambateños como actores centrales en la modernización.
3. Innovación tecnológica y materiales	Señala el uso de planchas metálicas y soldadura como avances.	Describe uso de acero, tubería negra y remaches BOP; gran innovación manual.	Indica el paso a estructuras metálicas y cambios en interiores.	Explica que los buses metálicos eran más anchos, seguros y duraderos.	Los cuatro coinciden en que los materiales y técnicas mejoraron la resistencia y modernidad.
4. Expansión de rutas y crecimiento urbano	Afirma que “empezaron a aumentar las rutas de los buses”.	Indica que la demanda creció por nuevas cooperativas y expansión.	Explica que cooperativas como Tungurahua cubrían toda la ciudad y su crecimiento.	Señala que “primero los buses... luego amplían las calles” por necesidad urbana.	Todos relacionan la modernización del transporte con la expansión de Ambato.
5. Incremento de la demanda de transporte	Menciona necesidad creciente de buses para movilizar población.	Relaciona demanda con auge económico y nuevas cooperativas.	Explica que había más usuarios y surgieron nuevas rutas en los 70 y 80.	Comenta que crecieron viajes, usuarios y el uso de camionetas y buses.	Coinciden en que la población creciente impulsó más rutas, buses y cooperativas.
6. Impacto urbano del transporte	Los buses “ayudaban bastante a la movilidad” y a la conexión urbana.	Indica que Ambato se convirtió en referente nacional por sus carrocerías.	Menciona que el transporte llegaba a todo Ambato y zonas rurales cercanas.	Afirma que la presencia de buses influyó en ampliar calles y mejorar vías.	Todos reconocen que el transporte fue un motor del crecimiento y conectividad urbana.

Fuente: Elaboración propia

La modernización del transporte en el Ambato de la década del 70' fue un fenómeno directamente proporcional al crecimiento de la ciudad, al cambio tecnológico de los vehículos, y a la ampliación progresiva de los recorridos internos. Como indican los estudios de modernización urbana, el transporte es uno de los pilares en la construcción y desarrollo de las ciudades, por cuanto posibilita la integración de los territorios, dinamiza la economía y mueve a la población en actividad diaria. En este orden de ideas, diversos autores entre ellos Monclus (2003) plantean que el transporte es un factor estructurador de la ciudad moderna, ya que “organiza los desplazamientos al interior de los sectores urbanos y en el

proceso de urbanización, también orienta la expansión territorial”. Esta óptica tiene correlato directo en el quehacer ambateño de la década del setenta, cuando el cambio tecnológico del transporte se daba a la par del crecimiento social y espacial de la ciudad.

A partir de las entrevistas, se muestra que la transición a un transporte más moderno se inició antes de 1970, con la realización de la primera carrocería metálica en 1964. Por último, el primer entrevistado recuerda que “así comenzó el cambio... la primera carrocería metálica construida con ángulos 2x1/4” (Dr. Carlos Sánchez, entrevistado, 2025), rompiendo con el uso de carrocerías de madera. Esta fase de transición está en línea con las ideas de Sennett (2018) quien sostiene que las innovaciones técnicas en los sistemas de transporte abren las puertas a nuevas dinámicas urbanas basadas en una mayor conectividad que transforma la vida cotidiana de los ciudadanos.

El segundo entrevistado da cuenta además de la dimensión tecnológica de este proceso cuando indica que para 1974–1975 “todas las unidades de transporte de aquí de Ambato ya eran metálicas” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025). Este relato reafirma la oficialización del cambio estructural en la flotilla vehicular, la cual fue posible de lograrse mediante el conocimiento técnico adquirido en el extranjero como estudios de ingeniería mecánica en Alemania, y en el ámbito laboral a través de talleres como Carrocerías Thomas. La renovación del transporte ambateño, para este entrevistado, no se limitó a materiales nuevos, sino que a un mejor proceso de trabajo: “todo era más manual... había que ingeniárselas para ciertas herramientas para poder construir”, de acá la concordancia con la idea de Castells (1995) sobre cómo la innovación tecnológica se adapta a los contextos locales en medio de procesos de aprendizaje y apropiación técnica.

Figura 2.

Primeras unidades hechas con metal y madera para transporte público en Ambato



Fuente: Fotografía tomada de la Web

El paso de la madera al metal, mencionado reiteradamente en las primeras tres entrevistas, se presenta como un índice claro de modernización tecnológica y urbana. El tercero de los entrevistados sostiene que “los bus fueron de madera... por completo”, pero que desde 1970 “se comenzaron a utilizar las carrocerías metálicas” (Luis Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025). Este testimonio tiene un peso específico debido a que señala a los primeros talleres carroceros de la ciudad Navarrete, Fiallos y en un segundo momento Barma y Cepeda como los que dieron paso de forma directa a este cambio. Estas dinámicas dentro de la comunidad reflejan un contexto general que se vincula con la noción planteada por Romero (2008) de que la urbanización moderna en las ciudades medianas de América Latina se encuentra altamente impactada por el desarrollo de industrias complementarias en talleres y ramas manufactureras, que proveen al transporte regional-organizacional.

La modernización no consistió sólo en una actualización técnica, sino también funcional. Los nuevos vehículos metálicos potenciaron la cantidad, seguridad y duración de las unidades. Como dice el cuarto entrevistado, los buses de madera “medio que topaban, ya se rompía la madera”, y los metálicos eran “muy bien hechos, buenos materiales... más seguridad del pasajero” (Luis Padilla, entrevistado, 2025). Esta percepción es coincidente con aspectos de la teoría del urbanismo moderno, para la cual el desarrollo de infraestructura vial es esencial para mejorar el transporte público y garantizar su sustentabilidad (Gutiérrez, 2010).

El crecimiento urbano también estuvo directamente relacionado con la extensión de rutas y la formación de nuevas cooperativas. "fueron aumentando las rutas de los colectivos y todo iba cambiando eso", evidenciando que la expansión en la masa de la ciudad demandaba mayores eficiencias en la movilidad. Esto queda reafirmado con la experiencia del tercer entrevistado al señalar que la cooperativa Tungurahua “manejaba todo Ambato... dentro y fuera de la ciudad”, y posteriormente se sumaron líneas como Atahualpa, Villaflores y Liberadores (Luis Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025). Efectivamente, el transporte público actuó como un elemento cohesionador del tejido urbano, aspecto que también se relaciona con las ideas de Borja y Castells (1997), quienes sostienen que la movilidad es uno de los factores que posibilita la unión entre diferentes áreas urbanas y que influye en el crecimiento controlado de la ciudad.

Un elemento más fue la creciente demanda de nuevas unidades. El segundo entrevistado relata que la bonanza económica del país en torno a la explotación del petróleo trajo consigo un crecimiento de las cooperativas y, por ende, una mayor necesidad de fabricar buses: “crecieron cooperativas... por eso había bastante demanda de buses” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025). También está demostrada esta relación entre economía, urbanización y transporte en la teoría, que De Mattos (2002) sostiene cuando señala que el

desarrollo urbano está correlacionado con los ciclos económicos que incentivan el crecimiento en redes de transporte y servicios.

Por último, la tecnologización del transporte incluso reordenó el espacio vial. Según el cuarto entrevistado, “primero los buses, y después abren las calles... viendo que es necesidad para el transporte”, poniendo en evidencia que la ciudad se fue moldeando a las nuevas necesidades de movilidad que trajo la modernización. Esta afirmación está en consonancia con los principios de la planificación urbana moderna, que sostiene que la oferta vial responde a la demanda derivada de los sistemas de transporte (Lynch, 1984).

4.1.3. Memoria histórica del uso de buses urbanos en la ciudad de Ambato

Con respecto a la memoria histórica del uso de buses urbanos, los entrevistados presentan ciertas similitudes en sus relatos, los cuales se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 3.

Puntos coincidentes entre los entrevistados respecto a la memoria histórica del uso de buses urbanos

Tema Coincidente	Primer Entrevistado	Segundo Entrevistado	Tercer Entrevistado	Cuarto Entrevistado
1. Buses antiguos eran rudimentarios y/o incómodos	Describe buses con tubos de ¾ y asientos de paja y cuero, incómodos y peligrosos.	Confirma que los buses antiguos eran artesanales y menos seguros frente a los metálicos.	Señala que los buses antiguos no eran reclinables y eran básicos en diseño.	Recuerda buses de madera y asientos duros, “madera tapizados con cuero”.
2. Viajes saturados y alta demanda	Relata que la gente viajaba incluso colgada o en el techo por la falta de espacios.	No describe saturación directa, pero reconoce la alta demanda de buses.	Afirma que se usaban como transporte mixto y siempre iban llenos, especialmente en días festivos.	Describe buses llenos con gente de pie y espacios reducidos.
3. Uso mixto: transporte de carga y pasajeros	Menciona carga y pasajeros, especialmente en viajes interprovinciales inseguros.	No vivencia directa, pero señala usos variados de buses antiguos aún en servicio.	Afirma que el bus era mixto: pasajeros abajo y carga en el techo.	Recuerda que “todo metían adentro y arriba”, evidenciando un uso mixto intensivo.
4. Recuerdos de riesgo o	Señala que “carros se iban al abismo”	No menciona riesgos específicos, pero	No menciona accidentes, pero reconoce	Describe buses con exceso de carga y

inseguridad en los viajes	en rutas como Puyo–Ambato.	habla de estructuras vulnerables antiguas.	precariedad estructural.	rutas peligrosas como Villaflores.
5. Valor simbólico del bus como elemento de progreso	Implícito al recordar la importancia del transporte urbano a pesar de precariedades.	Afirma que los buses antiguos aún tienen valor histórico y patrimonial.	Reconoce que los buses eran esenciales para conectar parroquias con Ambato.	Expresa con emoción que “era una felicidad ver un bus... porque ya había transporte”.
6. Tarifas y accesibilidad del servicio	No menciona tarifas.	No menciona tarifas.	Recuerda precios diferenciados para adultos, niños y estudiantes.	Recuerda que el pasaje costaba “veinte centavos de sucre” y permitía moverse por toda la ciudad.
7. Importancia del bus en actividades cotidianas	Menciona largas filas para abordar buses.	Destaca uso de buses en distintos servicios, incluso actuales.	Describe viajes recreativos y cotidianos (Pasa, Zapincha, parroquias).	Relata uso del bus para el colegio y su impacto en educación y comercio.

Fuente: Elaboración propia

La memoria histórica que se reconstruye sobre el uso del bus urbano en Ambato durante la década de los setenta deviene en un conjunto de prácticas, vivencias y conceptos que explican de qué manera la movilidad cotidiana determinó la vida social de aquella época. Desde el ámbito de la historia urbana, la memoria colectiva es un factor clave para reconstruir procesos de cambio porque los recuerdos individuales toman sentido cuando se enmarcan en un contexto social común, tal como apunta Halbwachs (citado en el marco teórico). En esta línea, los relatos aquí reunidos confluyen experiencias individuales y transformaciones estructurales del transporte en Ambato.

Los recuerdos del primer entrevistado se refieren a una época de necesidad, carencia de condiciones y sin regulaciones formales, sobre todo en los primeros buses que corrían en la ciudad. Cuentan que los vehículos "eran construidos con tubos de $\frac{3}{4}$ y los asientos eran de cuero relleno de paja con resortes que sobresalían" (Carlos Sánchez, entrevistado, 2025), lo que refleja viajes inseguros e incómodos.

Este tipo de vivencias coincide con las características del transporte único que se ha encontrado en la literatura para América Latina, donde las unidades de transporte eran adaptaciones artesanales de baja calidad estructural y con gran exposición al desgaste. La memoria del entrevistado también da cuenta de la informalidad: “cuando ya se llenaba, uno viajaba arriba del bus o colgando en la escalera” (Carlos Sánchez, entrevistado, 2025), práctica que coincide con las ideas de López Sandoval (marco teórico) sobre la movilidad urbana como respuesta improvisada a la demanda y no como un servicio planificado.

En el mismo sentido se sitúa la memoria del segundo entrevistado, pero con un matiz distinto: su participación se desarrolló en el ámbito industrial, aunque reconoce la repercusión social que tuvo la transición tecnológica. Afirma que todavía hay unidades antiguas que siguen en pie como un bus del 1977 que funciona hoy como limusina turística entre Quito y Santo Domingo: “todavía tenemos un bus de 1977... todavía anda circulando” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025). Este testimonio resalta la importancia patrimonial del transporte urbano, pues demuestra cómo ciertos vehículos han superado su uso original para resignificarse como un elemento de la identidad histórica de la ciudad. La teoría de la memoria urbana sostiene que las cosas materiales en este caso, antiguos buses funcionan como anclas identitarias y de continuidad histórica dentro del espacio urbano.

El tercer entrevistado proporciona más sobre la vida diaria de viajar en estos buses mixtos, mostrando un sistema en el que los pasajeros y los productos comparten el medio de transporte. Cuenta que “la carga se llevaba siempre en el techo... era mixto” (Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025), concordando con investigaciones acerca del transporte rural-urbano en Ecuador que señalan a los buses como dispositivos multifuncionales mediante los cuales convergían economía, movilidad y sociabilidad. También recuerda un sistema de tarifas diferenciadas: “los mayores cuatro reales, los menores dos reales, y a los estudiantes

veinte centavos” (Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025), evidenciando que también había formas inclusivas para que se pudiera acceder al transporte urbano.

Estos factores se reproducen en lo que mencionan Salazar y Arcos en el marco teórico, las cuales plantean que el transporte en la década de los setentas operaba como un aparato social que expandía la movilidad diaria permitiendo la realización de viajes recreativos y de bajo costo, como el informante que corrobora esto al decir “se iba a veces los domingos a Pasa o Zapincha” (Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025).

A su vez, el cuarto entrevistado profundiza en las experiencias personales de viajar en un bus urbano colapsado, donde sus pasajeros “viajaban de pie... hombre parado, un cuantioso número” (Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025). Esta representación está en línea con lo que la noción de “movilidad forzada” desarrollada en el marco teórico describe como la manera en que las restricciones estructurales del sistema demandaban a los viajeros de modo tal que podría ser descrito como una experiencia de viaje demandante y hasta riesgosa. También subraya un uso intensivo, en cuanto a la vida diaria, del transporte: “yo mismo usé el bus para el colegio” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025), indicando que el transporte público es un soporte para la actividad educativa, comercial y laboral. El entrevistado rememora además las emociones ligadas a la llegada de los buses: “era una felicidad ver un bus... porque ya había transporte” (Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025), lo que demuestra que la presencia de los vehículos era un símbolo de avance, de conectividad, de mejor calidad de vida.

Las entrevistas de las personas confirman que el transporte urbano en Ambato no solo tuvo una función instrumental, sino que también cubrió un rol simbólico dentro la sociedad. La movilidad se constituyó como un factor articulador de la vida urbana para la conexión rural-urbana, el encuentro rural-ciudad, que posibilitó la ejecución de actividades productivas y educativas y la formación de un imaginario colectivo respecto al progreso y/o

modernización. En términos teóricos, estos recuerdos concuerdan con la noción de que la memoria del transporte urbano se construye a partir de prácticas compartidas, objetos materiales y vivencias cotidianas que colectivamente comienzan a narrar históricamente la transformación del territorio.

4.2. Discusión

Los resultados permiten afirmar que el crecimiento del transporte urbano en Ambato durante los años setenta estuvo fuertemente condicionado por los procesos de modernización económica, reestructuración territorial y cambio social que atravesaba el Ecuador en aquel entonces. Primero, el contexto histórico que se reconstruye con las entrevistas es que Ambato era, básicamente, una ciudad transicional del área rural al área urbana. Los relatos coinciden en señalar un paisaje aún marcado por la agricultura, las ferias y los animales de carga, pero con nuevas infraestructuras viales y nuevas formas de movilidad motorizada que poco a poco se iban consolidando.

Así, cuando Luis Humberto Padilla recuerda que “todo era botado, era feria... hasta arriba, hasta plaza Urbina, puro árboles, ni había plaza Urbina” (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025), o cuando Luis Fernando de la Cruz describe a Ambato como “un pueblo chico” y habla de acequias y sembríos (Luis Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025), se confirma la condición semi-rural de la urbe, en armonía con lo expresado por Torres (2021) y Begoña (2006) sobre la paulatina reconstrucción y expansión de Ambato después del terremoto de 1949.

Esta misma dualidad se refleja en la función agrocomercial de la ciudad. La narración de ferias masivas, en donde los productores bajaban “con animales, burros” para ofrecer sus productos en las plazas (Luis Humberto Padilla entrevistado, 2025), o de “huertas de frutilla” que iban desde Guayaquil hasta San Francisco y el actual paso lateral, se conecta

directamente con la imagen de Ambato como centro regional para la distribución de frutas y otros productos agrícolas (GAD Ambato, 2024; Begoña, 2006).

Que las cosechas se enviaran en tren a la Costa y en camiones a Colombia confirma, a nivel local, la orientación exportadora del modelo económico ecuatoriano descrito por Ayala (2008) y Cardoso y Chavez (2023), basado en recursos naturales y productos agrícolas. A su vez, el testimonio de Padilla sobre un “goteo constante” de población campesina que emigraba a la ciudad en busca de oportunidades se vincula con las dinámicas de migración interna y los efectos contradictorios de la reforma agraria de 1973, la cual, como indican Consuegra et al. (2021) y Garcés (2022), remodeló la relación campo–ciudad y obligó a miles de campesinos a buscar refugio en urbes intermedias como Ambato.

En esta transformación de escenario, el transporte se va a mostrar en la ciudad como un factor fundamental para la modernización y reorganización espacial. Los relatos coinciden en que la década de 1970 es un punto de inflexión debido a la sustitución de las carrocerías de madera por las metálicas. Carlos Sánchez recuerda que “las carrocerías eran de madera y forradas con metal... los pisos con planchas antideslizantes”, hasta que en 1964 se levanta “la primera carrocería metálica elaborada con ángulos de 2x1/4” (Carlos Sánchez, entrevistado, 2025).

Paralelamente, Santiago Vargas apunta que desde esa misma época ya se hacían carrocerías de metal y para 1974 –1975 “todas las unidades de transporte de aquí de Ambato ya eran metálicas” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025), asimismo Luis Fernando de la Cruz y Luis Humberto Padilla confirman que a partir de 1970 los buses “de madera en su totalidad” comenzaron a ser reemplazados por unidades metálicas (Luis Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025; Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025). Este proceso se enmarca en lo que plantean Sennett (2018) y Castells (1995) para quienes las transformaciones técnicas

del transporte no solo alteran el vehículo, sino que generan nuevas dinámicas urbanas, de conectividad y de vida cotidiana.

La modernización del transporte en Ambato tuvo también un importante componente local. Los entrevistados hablan de los talleres como Varma, Navarrete, Fiallos, Barma y Cepeda, que fueron pioneros en la construcción de carrocerías metálicas, ubicando a la ciudad como un polo carrocerero de primer orden a nivel nacional. Vargas explica que su padre, un ingeniero mecánico formado en Alemania que trabajó en Carrocerías Thomas, en Quito, trajo “la tecnología americana para hacer carrocerías metálicas” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025), lo cual es coincidente con la noción de Romero (2008) con respecto al papel de las industrias manufactureras locales como motores de la urbanización en ciudades intermedias.

La fabricación de hasta treinta unidades por mes y la “manualidad” del trabajo “hubo que hacerte para ciertas herramientas para poder construir” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025) dan cuenta de un proceso de apropiación tecnológica que se asemeja a la idea de Castells (1995) de aprendizaje y ajuste local de la innovación tecnológica.

Desde el punto de vista funcional y urbano, los autobuses metálicos fueron un avance en seguridad, robustez y duración. De acuerdo con Padilla, el cambio está justificado “por más seguridad del pasajero”, ya que “los de madera medio que topaban, ya se rompía la madera”, mientras que los metálicos eran “muy bien hechos, buenos materiales” (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025). Esta visión es congruente con los planteamientos de Gutiérrez (2010) en donde se considera la infraestructura de transporte y el parque automotor como elemento fundamental para la sustentabilidad y eficiencia del sistema urbano. La proliferación de buses, la aparición de nuevas cooperativas y el aumento de rutas refuerzan lo planteado Monclús (2003) y Borja, Castells (1997): el transporte como un “estructurador

de ciudad” que organiza los desplazamientos, conecta las periferias y orienta la expansión territorial.

Los encuestados están de acuerdo en que “se comenzaron a incrementar las rutas de los buses y todo se fue transformando” (Carlos Sánchez, entrevistado, 2025), que la cooperativa Tungurahua “circulaba todo Ambato... dentro y fuera de la ciudad” y que más tarde surgieron cooperativas como Villaflores, La Unión y Libertadores (Luis Fernando de la Cruz, entrevistado, 2025). En consecuencia, Padilla establece que los buses “primero los buses, y después abren las calles... porque se da cuenta que se necesitan para el transporte” (Luis Humberto Padilla, entrevistado, 2025), lo que concuerda con la interpretación de Lynch (1984) en tanto la provisión vial se adapta a la demanda inducida por los modos de transporte y no exclusivamente a la oferta vehicular planificada en un papel. A su vez, el auge petrolero relatado por Vargas, que “industriales crecieron cooperativas... los de mejor vida por eso había mucha demanda de buses” (Santiago Vargas, entrevistado, 2025), corrobora la conexión que establean De Mattos (2002) y Cardoso y Chávez (2023) entre ciclos económicos, expansión urbana y consolidación de redes de movilidad.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Se puede afirmar que el contexto histórico de Ambato en la década de 1970 se caracterizaba por una situación semi-rural y agroindustrial donde convivían grandes extensiones de terreno para cultivo y venta en ferias con una muy destacada participación de campesinos y con la utilización generalizada de animales de carga y tracción para las faenas agrícolas dentro de una ciudad que lentamente empezaba a consolidar su mallado vial, su función nodal regional en el comercio y sus primeras manifestaciones de modernización económica vinculadas al auge petrolero y a procesos de migración del campo a la ciudad.

La modernización urbana en Ambato se reflejó, se podría decir, en un cambio tecnológico del transporte: el tránsito de carrocerías de madera a carrocerías metálicas, la preeminencia de talleres locales como Varma, Navarrete, Fiallos, Barma y Cepeda, junto a la diversificación de rutas y cooperativas de buses, hizo del transporte urbano un elemento estructurante de la ciudad, con el suficiente potencial para orientar su expansión territorial, para optimizar la movilidad interna y para articular una vinculación entre crecimiento económico, demanda de servicios y reconfiguración del espacio urbano.

Se concluye que la memoria histórica del transporte por bus urbano en Ambato da cuenta de un sistema de transporte que se realiza en el marco de una intervención de tipo mixto, el cual se encuentra sobredimensionado y regido por escasas normas de regulación, más percibido en el imaginario social como un símbolo de progreso: los relatos remiten a buses rudimentarios, viajes condicionados por el exceso de pasajeros y carga, tarifas accesibles y un bus con un papel central en la vida diaria (educación, comercio, recreación), de tal suerte que el transporte por bus urbano se conforma no sólo como un medio para la movilidad, sino también como un elemento identitario que articula las experiencias, emociones y representaciones colectivas con respecto a la modernización de la ciudad.

5.2. Recomendaciones

Impulsar la investigación y proyectos educativos que recuperen el carácter agrocomercial e histórico de Ambato, en función de articular estos elementos en circuitos culturales y turísticos que fortalezcan la identidad local y su comprensión en tránsito urbano.

Mejorar la planificación urbana y el sistema de transporte se enriquezcan con los saberes del propio proceso histórico de modernización, incentivando la incorporación de tecnología local y nuevas rutas reguladas para optimizar movilidad y conectividad territorial.

Difundir la memoria del transporte urbano a través de la creación de espacios (archivo oral, muestras históricas, circuitos temáticos) en los que se valoren las experiencias ciudadanas y su contribución a la identidad y cohesión social de Ambato.

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarado, J. R., Correa, R. F., & Tituaña, M. del C. (2017). Migración interna y urbanización sin eficiencia en países en desarrollo: Evidencia para Ecuador. *Papeles de población*, 23(94), 99-123. <https://doi.org/10.22185/24487147.2017.94.033>
- Arguello, S., Villa, R., & Juan, P. (2020). *Historia y evolución de la gestión del transporte público urbano en la provincia de Chimborazo* (1.^a ed., Vol. 17). Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <https://dspace.esPOCH.edu.ec/items/15a2801b-30c3-482a-8b77-d9fca2df6ca5>
- Ayala, E. (2008). *Resumen De Historia Del Ecuador*. Corporación Editora Nacional. http://archive.org/details/ResumenDeHistoriaDelEcuador_3era
- Badillo, L. R., Núñez, F. M., Vayas, T., & Freire, C. (2017). El sistema de transporte público en el cantón Ambato. Frecuencias, productividad y velocidad. *Boletín de Coyuntura*, 13, 7-10.
- Begoña, M. (2006). Del tren al autobús: La modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo. *IV Congreso Historia Ferroviaria: Málaga, septiembre 2006, 2006, 89*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2238524>
- Cardoso, P., & Chavez, H. (2023). Booms petroleros, quimeras de transformación productiva y el retorno de Washington. *Revue internationale des études du développement*, 251, 203-233. <https://doi.org/10.4000/ried.8179>
- Constante, G. (1987). *La estatización del transporte urbano en el Ecuador* [Trabajo de Investigación Individual, Instituto de Altos Estudios Nacionales]. <https://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/4154>

- Consuegra, L., Tipanluisa, D. V., Piedra, C. M., Tipantaxi, D. X., & Peraza, C. X. (2021). La migración de zonas rurales a zonas urbanas en el Ecuador. *RECIMUNDO: Revista Científica de la Investigación y el Conocimiento*, 5(Extra 1), 14-21.
- El Telégrafo. (2016). El animal insigne de Ambato vive a 3.500 metros de altura. *El Telégrafo*. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/septimo-dia/205/el-animal-insigne-de-ambato-vive-a-3-500-metros-de-altura>
- GAD Ambato. (2024). *Historia – GAD Municipalidad de Ambato*. <https://ambato.gob.ec/historia-2/>
- Garcés, G. N. (2022). Discurso de Incorporación: Biografía de Ambato: 1500 a 1860. *Boletín Academia Nacional de Historia*, 100(207), 423-441.
- Goyes, A. C., & Moya, R. C. (2022). Aprovechamiento y presentación de potencialidades sostenibles en el modelo de movilidad urbana del centro de la ciudad de Ambato. *Hábitat Sustentable*, 12(2), 66-83. <https://doi.org/10.22320/07190700.2022.12.02.05>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.^a ed.). McGraw Hill España. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=775008>
- Jordán, F. (2003). *Reforma Agraria en el Ecuador*. CIDES-UMSA, Posgrado en Ciencias del Desarrollo PLURAL editores.
- La Hora. (2003). Transporte pesado de Tungurahua en severa crisis. *La Hora*. <https://www.lahora.com.ec>
- La Prensa. (2024). El Terremoto de Ambato de 1949: Resiliencia en Medio de la Tragedia. *La Prensa*. <https://prensa.ec/efemerides/el-terremoto-de-ambato-de-1949-resiliencia-en-medio-de-la-tragedia/>
- Moreno, F., & Peñaherrera, D. (2018). Panorama de la Economía de Ecuador desde 1994 hasta 2014. *Revista Ciencia Unemi*, 11(26), 38-50.

- Ribadeneira, J. (2020). Los viejos carros en la ciudad andina. (El primer auto). *Revista Acelerando*. <https://acelerando.com.ec/los-viejos-carros-en-la-ciudad-andina-el-primer-auto-por-jorge-ribadeneira-araujo/>
- Salazar, L. S. (2020). Investigación Cualitativa: Una respuesta a las Investigaciones Sociales Educativas. *CIENCIAMATRIA*, 6(11), 101-110.
- Thomson, I. (Ed.). (2001). *El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos 25 años de siglo 20*. División de Recursos Naturales e Infraestructura, Naciones Unidas, CEPAL. <https://digitallibrary.un.org/record/439557>
- Torres, J. P. (2021). *Ambato: Terremoto y reconstrucción (1949-1961)* (Vol. 309). Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. <http://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/8492>
- Vega, G., & Martínez, E. (2017). El automóvil en la historia. Luces y sombras. *INNOVA Research Journal*, 2(7), 133-170. <https://doi.org/10.33890/innova.v2.n7.2017.332>
- Vera, F. (2000). La sustentabilidad de Ambato. *Espacio y Desarrollo*, 12, 199-215.
- Yañez, P., Martinez, D., Mitnik, O. A., Scholl, L., & Vazquez, A. (2019). Urban transport systems in Latin America and the Caribbean: Lessons and challenges. *Latin American Economic Review*, 28(1), 15. <https://doi.org/10.1186/s40503-019-0079-z>

ANEXOS

ANEXO A: TRANSCRIPCIONES DE ENTREVISTAS

Universidad Nacional de Chimborazo

Facultad de Ciencias de la Educación, Humanas y Tecnologías

Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales

Entrevista Semiestructurada Usuarios

Entrevistador: Kevin Guananga Sanabria

Entrevistado: Dr. Carlos Sánchez Gerente general de Ambato

PREGUNTAS PARA LA ENTREVISTA SOBRE LA EVOLUCION DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN AMBATO EN 1970

1. Contexto de Ambato en la Década de 1970

- ¿Cómo describiría Ambato en los años 70 en comparación con décadas anteriores?
- ¿Qué cambios importantes notó en la ciudad en términos de población y expansión urbana?
- ¿Cómo percibió la situación económica y social de Ambato en los años 70?
- ¿Hubo cambios significativos en el estilo de vida de la gente?

2. El Sistema de Transporte Antes y al Inicio de la Década de 1970

- ¿Qué medios de transporte se utilizaban antes de 1970? (Caminar, bicicletas, animales de carga, taxis, camionetas, buses)
- ¿Cómo recuerda haber visto los primeros buses en la ciudad? ¿Qué características tenían, de que material eran?
- ¿Qué cree que motivó la transición hacia el uso masivo de buses como principal medio de transporte público en Ambato?

3. Evolución de los Buses Urbanos en la Década de 1970

- En los primeros años de los 70, ¿Cómo eran los buses que circulaban en Ambato características tenían, tanto fuera y por dentro?
- ¿Hubo un cambio en la infraestructura de los buses? Desde su perspectiva, ¿qué factores cree que impulsaron este cambio? ¿Fue por seguridad, durabilidad, regulaciones o simplemente modernización?

- ¿Cuáles eran las cooperativas de transporte que operaban a partir de 1970? ejemplo Tungurahua.

4. La Modernización del Transporte como Parte del Proceso Urbano

- ¿De qué manera los buses ayudaron a conectar diferentes partes de Ambato?
- ¿Considera que el transporte público contribuyó a integrar barrios y personas en la ciudad?
- ¿Qué impacto tuvo la facilidad de transporte en el comercio, la educación o el acceso a servicios en Ambato durante esa década?

5. Memoria Histórica y Anécdotas del Transporte Público

- ¿Qué recuerdos personales tiene de viajar en bus en los años 70 en Ambato? ¿Alguna anécdota o situación memorable que le venga a la mente?

Transcripción de la entrevista al Dr, Carlos Sánchez gerente general de Ambatol.

Bueno, gracias, joven Kevin por la entrevista. Yo aspiro que el Señor nos permita que este sea un trabajo excelente para usted y para la gente nueva, para esas nuevas generaciones, porque hay gente que no sabe y tienden a dejar a un lado la historia, cuando es la base fundamental para el progreso. Nunca debemos olvidarnos de la historia.

En mi caso, que soy de la época del año 58, entonces en ese tiempo las carrocerías eran de madera y forradas con metal, en las cuales los pisos eran con planchas antideslizantes negras o lisas. Aunque cuando no había los buses, porque se demoraban, las personas bajaban a Ambato desde Cevallos en caballos o en mulas.

Yo también viví en el Puyo desde el año 63 y puedo decirles que todavía allá se utilizaban carrocerías de madera, aunque ya viniendo a Ambato vimos buses de diferentes maneras. Esto más o menos empieza el gran cambio a raíz del año 1964, cuando el señor Víctor Elías Hidalgo, un muchacho nacido en Salcedo, fue a trabajar en Brasil y Colombia. Él, aprendiendo allá, viene aquí a la ciudad de Ambato con una nueva visión. Una vez aquí consigue que el señor Víctor Elías Hurquizo, un señor de Baños, le acceda a dar 100 mil sucres para que realice la primera carrocería metálica. Entonces empiezan a hacer la carrocería metálica con ángulos de 2 x 1/4, poniendo en el piso una llanta y así dando forma a la sercha.

Antiguamente estas serchas las realizaban de madera utilizando pino o la madera más dura, para poner en el piso y hacer el tejido, y también los durmientes, como se llamaban. Entonces venía empernada o era una especie de machihembrado. Después de ese proceso, a la carrocería se le forraba con planchas de tol y para unir las se ponían clavos. En la parte del techo o coco se le ponía brea para que el agua no pasase a la parte de adentro. Así de esa manera empezó el cambio de don Víctor Elías Hidalgo en el año 1964. De esta forma, el señor Hurquizo tuvo su primer bus de metal, el cual era de la cooperativa Imbabura, que

viajaba desde Ibarra hasta Guayaquil. Me decía que hacían cola los pasajeros para poder viajar en ese bus, ya que era algo nuevo y novedoso para esa época, y tenía ventanas que se abrían de arriba para abajo. Aunque la innovación seguía con ventanas que después se abrían de derecha a izquierda.

Cambios importantes en Ambato

Yo vine a vivir en el año 1976, a los 18 años, y lo que vimos allí es que la Universidad Técnica de Ambato tenía buses BLUE BIRD BOTAR, los cuales eran armados en Quito por GM OBB, una de las primeras compañías automotrices del Ecuador. Además, había ya las carrocerías Superior, que venían de Colombia.

Los buses de la universidad nos dejaban en el centro cuando salíamos de la universidad, lo que ayudaba bastante a la movilidad. Y es así que yo comienzo a fijarme que los señores Revelo hacían carrocerías de madera; luego viene un señor Mayorga; luego don Jorge Calucho, que trabajaba con Enrique Navarrete, los cuales hacían carrocerías de madera. Pero después, como ya comienza la evolución a lo metálico, don Lucho Navarrete pasa a trabajar con don Jorge Calucho. Entonces, con él trabajan, y el papá de la familia Cepeda hacía asientos intermedios, poniendo cuero de verdad con paja y fibra adentro de los asientos. Después van cambiando y ponen resortes, pero también tenían un problema: los resortes traspasaban el cuero y salían al exterior, pinchando a los pasajeros. Eso sí, desde antes en Ambato se hacían colas para tomar los buses.

En este tiempo empezaron a aumentar las rutas de los buses y todo fue cambiando.

Situación social y económica de Ambato

La delincuencia en Ambato era casi inexistente, una ciudad muy tranquila, con muy buenas amistades. El dinero que ganábamos nos alcanzaba hasta para ahorrar. Yo era sastre; tenía mi taller de sastrería y con los 2 mil sucres que ganábamos al mes nos alcanzaba. En este tiempo Ambato era todo comercio y gente muy trabajadora. Si nos vamos por el Parque

12 hacia Cevallos, la Plaza Urbina, todo eso era de negocios. Yo vivía justo en la esquina de la Plaza Urbina y veía cómo los buses llegaban con mucha gente, los cuales ayudaban a mover el comercio en Ambato. Otra mini terminal existía en la Olmedo. Ya para llegar a la 12 de Noviembre, por donde es el Centro Comercial Ambato, era donde salían los buses Cevallos–Quero. Y en la parte de la Plaza Urbina era donde salían los buses para Pasa y Juan Benigno Vela. Había mucha población y más gente mestiza que bajaba a la ciudad en busca de un mejor futuro. Había negocio para todo.

Viaje del Puyo a Ambato

En el año 58 viajé con mis padres de Ambato al Puyo en camión. En ese entonces el camino era todo afirmado, y para pasar el puente de Las Juntas era por el otro lado, por el que salía a San Martín. (Afirmado era una especie de lodo con piedras que ponían en la calle, a comparación de Ambato que en ese entonces era todo empedrado).

Del Puyo a Ambato se hacía de 5 a 6 horas.

En esas carreteras, cuando había deslaves o lluvias bien fuertes, los carros, buses enteros y llenos de pasajeros pagaban con sus vidas, ya que derrapaban o se viraban y se iban al abismo. En un estudio aproximado se calculó que al menos murieron 4 mil personas en ese trayecto (Puyo–Baños). Esa carretera costó muchas vidas.

Cambios significativos en la vida de la gente

La gente de Ambato es muy trabajadora, y me incluyo también. Así como yo, que empecé con mi taller de sastrería. Salíamos de Ingahurco después de la universidad e íbamos hasta el Parque 12. En la curva del Parque 12, conocida como la “curva brava”, estaban las mini paradas donde salían los buses para irnos a Riobamba, Cuenca y Guayaquil.

Sistema de transporte antes y después de la década del 70

Existían pocos taxis dentro de la ciudad y en las afueras existían las camionetas. Pero antes de eso, en la década de los 70 todavía se utilizaban caballos, carretas y mulas como

transporte o para trasladar productos del mercado a los restaurantes. En ese tiempo había lo que se llamaban cargadores. Había bastantes. Cuando íbamos a hacer compras, contratábamos a un cargador, y este cargaba las cosas en bolsas de yute (soga o saco de cabuya) y nos ayudaba llevando hasta la casa. En esa época no existía el plástico.

Cómo recuerda haber visto los primeros buses de la ciudad

Los buses eran con un asiento a la izquierda y otro a la derecha. Eran hechos con tubos de $\frac{3}{4}$ y los asientos eran de cuero rellenos de paja con resortes que sobresalían. Después evolucionan y se transforman en resortes que iban de derecha a izquierda. Luego había buses con asientos en la mitad y con una tabla a lo largo; así llenaban el bus. Incluso cuando viajaba a Cevallos desde Ambato, cuando ya se llenaba la parte de adentro, se viajaba en la parte de arriba del bus o se iba colgado en la escalera de la parte de atrás. En ese entonces no había tantas normativas.

Universidad Nacional de Chimborazo
Facultad de Ciencias de la Educación, Humanas y Tecnologías
Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales
Entrevista Semiestructurada constructores (Carroceros)

Datos Generales del Entrevistado

Nombre completo:

Edad:

Lugar de trabajo en los años 70:

Cargo o rol desempeñado:

1. Contexto laboral y tecnológico

- ¿En qué taller o empresa trabajaba usted durante la década de 1970?
- ¿Cuántas personas, aproximadamente, trabajaban con usted en la fabricación de carrocerías?
- ¿Qué tipo de herramientas y equipos utilizaban en el proceso de construcción de los buses?
- ¿Recuerda cuáles eran las marcas de chasis más comunes para ensamblar los buses en esa época (por ejemplo, Ford, Chevrolet, Dodge, etc.)?

2. Materiales y técnicas

- ¿Qué materiales se usaban para construir las carrocerías en los años 70, eran de madera, metal u otros? ¿Por qué se prefería ese material?
- ¿Cuánto tiempo tomaba, en promedio, construir una carrocería completa?
- ¿Qué diferencias técnicas existían entre los buses de madera y los que comenzaron a fabricarse en metal?

3. Relación con la ciudad y el transporte

- ¿Qué tan demandado era el servicio de fabricación de buses en ese entonces?
- ¿Quiénes solían encargarse los buses: cooperativas, empresarios privados, el municipio?
- ¿Cómo influyó la fabricación de buses en el desarrollo del transporte urbano en Ambato?
- ¿Considera usted que la transición de madera a metal fue un cambio importante para la ciudad?

4. Memoria y valoración histórica

- ¿Qué recuerdos personales tiene sobre trabajar en ese período?
- ¿Hubo alguna unidad que haya construido y que recuerde con especial aprecio?
- ¿Cómo valora, el papel de los talleres de carrocería en la historia del transporte ambateño?
- ¿Qué le gustaría que las nuevas generaciones sepan sobre su trabajo en aquella época?

Transcripción de la entrevista al Ing. Vargas

1. Origen de la empresa y formación técnica

El Ing. Vargas explica que Carrocerías Varma fue fundada por su padre en abril de 1964, siendo el primer carrocerero local en fabricar carrocerías completamente metálicas. Antes de esto, en Ambato predominaban las carrocerías de madera.

Su padre estudió ingeniería mecánica en Alemania, y posteriormente trabajó en Quito como jefe de talleres de Carrocerías Thomas, una empresa estadounidense que introdujo la tecnología de carrocería metálica en el país. Después de adquirir experiencia, regresó a Ambato e inició su propia empresa.

2. Personal y crecimiento productivo

En sus inicios (1964), la empresa trabajaba con aproximadamente 30 empleados.

En 1970, con el traslado a la planta de Huachichico, la empresa creció hasta 150 trabajadores, impulsada por la alta demanda de buses en el país durante el auge petrolero.

3. Herramientas y tecnología utilizada

En la década de 1970 la tecnología era limitada. Se utilizaban:

Dobladoras manuales

Taladros

Soldadoras eléctricas

Máquinas de coser para tapicería

Dobladoras de aluminio

Remaches BOP

La tubería utilizada era negra, pues aún no existía tubería galvanizada en el mercado local.

4. Materiales y características de fabricación

Desde 1964 la empresa fabricaba carrocerías totalmente metálicas, usando:

Planchas de acero

Tubería negra

Remaches BOP

Acabados interiores en acero pintado

Asientos tapizados en Corocil, no en cuero (aclara que Varma nunca utilizó cuero ni paja en sus asientos)

La fabricación de carrocerías de madera era más sencilla que la metálica, pero estas últimas ofrecían mayor resistencia, durabilidad y seguridad.

5. Chasises más utilizados

Los chasises más comunes eran:

Ford (la marca más usada)

Chevrolet

Los distribuidores en Ecuador los entregaban directamente al dueño, quien llevaba el chasis a la planta para el carrozado. El entrevistado aclara que desconoce si venían por Guayaquil o directamente a Ambato, pues eso dependía del cliente.

6. Tiempos de producción

Con la planta ya establecida, Varma podía fabricar entre 15 y 20 días por unidad, trabajando en línea de producción.

En su punto más alto llegaron a producir hasta 30 unidades mensuales.

7. Demanda y relación con el transporte en Ambato

Durante los años 70, debido al boom petrolero, crecieron muchas cooperativas de transporte y aumentó la demanda de buses.

La llegada de carrocerías metálicas permitió la transición definitiva desde los buses de madera.

Para 1974–1975, el parque automotor de Ambato era totalmente metálico, cambiando radicalmente la calidad y seguridad del transporte urbano.

Esto contribuyó a que Ambato se convirtiera en la principal zona carrocerera del país, produciendo hoy en día cerca del 65 % de las carrocerías del Ecuador.

8. Recuerdos y experiencias significativas

El Ing. Vargas destaca que el trabajo era principalmente manual, aunque no artesanal, pues ya existía maquinaria básica. Requería creatividad para resolver problemas técnicos y estéticos.

Menciona dos experiencias memorables:

Un cliente regresó después de 20 años satisfecho porque su carrocería Varma aún estaba en excelentes condiciones.

El primer furgón fabricado por la empresa, considerado un hito que impulsó su reconocimiento.

9. Buses aún en funcionamiento

El entrevistado menciona que aún existe un bus Varma de 1977 convertido en limusina turística que opera entre Quito y Santo Domingo.

También existe otro bus antiguo operando en Quito para servicios especiales.

10. Mensaje a las nuevas generaciones

El ingeniero destaca la importancia de:

La fidelidad y compromiso con la empresa

“Ponerse la camiseta” en el trabajo

El uso del sentido común y la creatividad para resolver problemas

Valorar el esfuerzo manual y la disciplina de los trabajadores de esa época.

Universidad Nacional de Chimborazo

Facultad de Ciencias de la Educación, Humanas y Tecnologías

Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales

Entrevista Semiestructurada

¿Cuál fue la motivación para fundar la cooperativa de transporte Tungurahua?

¿En qué año exactamente se fundó?

¿Qué personas o grupos participaron inicialmente como fundadores?

¿Cuáles fueron los principales retos al momento de construirla?

¿Cuál fue el tipo de flota con la que contaba la cooperativa y cuantas unidades tenían?

¿Cómo eran los primeros buses?

¿Dónde se construían esos primeros buses que utilizaban?

¿Cómo funcionaban?

¿Cómo se definieron las rutas o líneas las que tenían que cubrir?

¿Cómo cree que el transporte ayuda a las personas?

Transcripción de entrevista de Luis Fernando de la Cruz

1. Presentación del entrevistado

El entrevistado, Luis Fernando de la Cruz, ingresó a la cooperativa después de su fundación, pero conoce su historia y el desarrollo del transporte en Ambato.

2. Los primeros buses en Ambato

Carrocerías iniciales

Los primeros buses en Ambato tenían carrocerías totalmente de madera.

Esto ocurrió aproximadamente 60 años atrás.

Evolución posterior

Luego aparecieron carrocerías semimetálicas.

Las carrocerías totalmente metálicas se generalizaron a partir de 1970.

3. Primeros carroceros en Ambato

El primer carrocerero mencionado fue Navarrete, de “Carrocerías Nacional” y “Carrocerías Fiallos”.

Después llegaron carrocerías de origen estadounidense.

Barba y Cepeda aparecieron más tarde (aprox. 1975).

Cepeda era inicialmente trabajador de Barba antes de independizarse.

4. Características de los buses en los años 70

Interior

Inicialmente forrados con Corocil (“color sil”), y luego con láminas metálicas.

Los asientos eran de cuero, con estructura de tubo, fijos y sin inclinación.

Con el tiempo aparecieron asientos reclinables.

Estructura

La transición de madera a metal se justificó por estética, durabilidad y modernización, más que por seguridad.

5. Contexto social y urbano de Ambato en 1970

Ambato era un pueblo pequeño; muchos sectores eran sembríos y acequias.

Existían estructuras llamadas óvalos, donde el agua se acumulaba y distribuía a distintos sectores agrícolas.

6. Transporte público y usuarios

Cooperativas

En los años 70 existían solo dos cooperativas:

Cooperativa Tungurahua (la fundadora)

Cooperativa Unión Ambateña

Estas cubrían tanto la ciudad como zonas rurales:

Pasa, San Fernando de Pasa, San Andrés de Píllaro, entre otras.

Crecimiento posterior

En los años posteriores aparecieron nuevas cooperativas como:

Villaflores

Atahualpa

Pilahuín

Agerpasol

Usuarios

El servicio tenía una demanda normal, no masiva.

El pasaje costaba dos reales para niños y tres reales para adultos.

Se transportaba mucha carga en el techo, por lo que el bus funcionaba como vehículo mixto (pasajeros y carga).

7. Chasises utilizados

En esa época predominaban los chasises Ford.

También existían algunos “Internacional”, pero en menor cantidad.

Los buses Ford venían listos para bus, importados desde Estados Unidos por tierra, llegando directamente funcionando.

8. Experiencias personales de viaje

El entrevistado recuerda usar el bus desde niño y luego como estudiante.

Describe viajes dominicales a Pasa y Zapincha, usando siempre el transporte público.

Señala que los buses funcionaban con conductor + controlador, quienes subían y bajaban la carga del techo.

9. Situación actual de los buses antiguos

Según el entrevistado, ya no existen buses de madera en circulación.

Sería una reliquia encontrar uno guardado.

Universidad Nacional de Chimborazo
Facultad de Ciencias de la Educación, Humanas y Tecnologías
Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales
Entrevista Semiestructurada Usuarios

Entrevistador: Kevin Guananga Sanabria

Entrevistado: Entrevista a usuario

**PREGUNTAS PARA LA ENTREVISTA SOBRE LA EVOLUCION DEL
TRANSPORTE PÚBLICO EN AMBATO EN 1970**

6. Contexto de Ambato en la Década de 1970

- ¿Cómo describiría Ambato en los años 70 en comparación con décadas anteriores?
- ¿Qué cambios importantes notó en la ciudad en términos de población y expansión urbana?
- ¿Cómo percibió la situación económica y social de Ambato en los años 70?
- ¿Hubo cambios significativos en el estilo de vida de la gente?

7. El Sistema de Transporte Antes y al Inicio de la Década de 1970

- ¿Qué medios de transporte se utilizaban antes de 1970? (Caminar, bicicletas, animales de carga, taxis, camionetas, buses)
- ¿Cómo recuerda haber visto los primeros buses en la ciudad? ¿Qué características tenían, de que material eran?
- ¿Qué cree que motivó la transición hacia el uso masivo de buses como principal medio de transporte público en Ambato?

8. Evolución de los Buses Urbanos en la Década de 1970

- En los primeros años de los 70, ¿Cómo eran los buses que circulaban en Ambato características tenían, tanto fuera y por dentro?
- ¿Hubo un cambio en la infraestructura de los buses? Desde su perspectiva, ¿qué factores cree que impulsaron este cambio? ¿Fue por seguridad, durabilidad, regulaciones o simplemente modernización?
- ¿Cuáles eran las cooperativas de transporte que operaban a partir de 1970? ejemplo Tungurahua.

9. La Modernización del Transporte como Parte del Proceso Urbano

- ¿De qué manera los buses ayudaron a conectar diferentes partes de Ambato?

- ¿Considera que el transporte público contribuyó a integrar barrios y personas en la ciudad?
- ¿Qué impacto tuvo la facilidad de transporte en el comercio, la educación o el acceso a servicios en Ambato durante esa década?

10. Memoria Histórica y Anécdotas del Transporte Público

- ¿Qué recuerdos personales tiene de viajar en bus en los años 70 en Ambato?
¿Alguna anécdota o situación memorable que le venga a la mente?

Transcripción de la entrevista a Luis Padilla

1. Ambato en los años 70: aspecto urbano y ferias

En los años 70, la zona donde hoy está la Empresa Eléctrica era un espacio abierto, sin casas ni calles pavimentadas, con pocos árboles.

Ese sector funcionaba como zona de feria:

Había ferias los lunes y viernes.

Llegaban muchas personas con animales de carga (burros, caballos) y productos para vender.

Desde esa zona hasta la Plaza Urbina “todo era botado”, lleno de árboles y terrenos sin construir; aún no existía la plaza tal como se conoce hoy.

2. Economía y agricultura: “ciudad de las frutas”

El entrevistado recuerda una economía fuertemente agrícola, con abundantes cultivos, especialmente de frutilla y otras frutas.

La zona entre Guayaquil, San Francisco y el paso lateral era prácticamente todo huertas y sembríos, sin urbanización.

Su familia tenía varios trabajadores (alrededor de 15) para atender los sembríos y cosechas.

El pago se realizaba muchas veces en especie (fruta, productos agrícolas) como forma de remuneración.

La producción de frutilla y frutas se comercializaba así:

Hacia Colombia: llegaban camiones desde Colombia para cargar frutilla y llevarla de regreso.

Hacia la costa ecuatoriana: la fruta se enviaba principalmente por tren.

El entrevistado vincula esta abundancia agrícola con el nombre de Ambato como “ciudad de las frutas”, destacando que se producía “sin curar nada”, es decir, sin agroquímicos.

3. Cambios en la movilidad y aparición de camioneta

A partir de la década de 1970 empezaron a aparecer camionetas como medio de transporte y carga:

Las primeras que recuerda son Ford (hacia 1977 aproximadamente).

Posteriormente llegaron camionetas Hyundai 1600 y 2000.

El propio entrevistado fue transportista en camioneta, realizando carreras y transporte de productos hacia:

Perileo, Mocha, Isamba y otras plazas rurales.

El viaje Ambato–Mocha podía tomar alrededor de una hora a hora y media, debido a las vías empedradas y en mal estado.

4. Medios de transporte antes de 1970

Antes de generalizarse los buses y camionetas, el transporte se hacía principalmente:

A pie (la gente caminaba largas distancias).

Con animales de carga: caballos, burros, mulas.

Señala que en esa época no había delincuencia, por lo que se podía caminar y viajar con tranquilidad.

Los buses ya existían, pero eran pocos y muchos aún eran de carrocería de madera.

5. Primeros buses y características

5.1 Buses de madera

Los primeros buses que recuerda eran:

Totalmente de madera, por fuera y por dentro.

Considerados “no lujosos”, pero admirables para la gente de la época.

Para la población, ver un bus era motivo de alegría y orgullo, porque significaba:

Dejar de caminar grandes distancias.

Poder transportar personas y carga más rápidamente.

5.2 Interior de los buses

Los asientos de los primeros buses:

Eran de madera, tapizados con cuero, similares a sillas antiguas: estructura de madera y cuero encima.

La carga se transportaba:

Dentro del bus y también en el techo, aprovechando al máximo el espacio.

Los buses funcionaban como vehículos mixtos: pasajeros + carga.

6. Transición de madera a metal

El entrevistado indica que hacia la década de 1970 ya se había iniciado el cambio a carrocerías metálicas.

Señala que el cambio se debió principalmente a:

Mayor seguridad para el pasajero, ya que la madera se rompía con los golpes.

Mayor resistencia y durabilidad de las carrocerías metálicas.

Explica que, en un inicio, quienes construían buses de madera eran en realidad carpinteros, que utilizaban maderas como eucalipto y pino para fabricar las cerchas (arcos estructurales).

7. Cooperativas y rutas de buses

Según sus recuerdos, las cooperativas que operaban desde alrededor de 1970 fueron:

Tungurahua (pionera y fundadora del transporte urbano).

Villaflores.

Unión Ambateña (aparece poco después).

Con el tiempo se suman otras como Libertadores y Agerpasol.

Las rutas conectaban:

Barrios urbanos (Isamba, Picaihua, Guachi, etc.).

Parroquias y zonas rurales: Patate, Cevallos, Tizaleo, Pilahuín, Chibuleo, entre otras.

El pasaje costaba aproximadamente 20 centavos de sucre, y con ese valor se podía movilizar dentro de Ambato sin recargos.

8. Impacto del transporte en la ciudad

La llegada de más buses y camionetas permitió:

Ampliación de las líneas de transporte hacia barrios y parroquias rurales.

Mayor integración territorial entre campo y ciudad.

Impulso al comercio agrícola, ya que facilitaba llevar productos a ferias y plazas.

Mejores oportunidades de acceso a la educación, pues muchos estudiantes pudieron empezar a usar el bus para llegar al colegio (aunque en su caso, él iba caminando a la escuela Francisco Flor).

9. Recuerdos personales y anécdotas

Recuerda buses llenos al punto de ir parado, sosteniéndose de tubos superiores, con mucha gente de pie.

Comenta la fuerza y robustez de los buses antiguos:

Cargaban grandes volúmenes de productos en techo e interior.

A pesar del mal estado de los caminos, no se volteaban con facilidad.

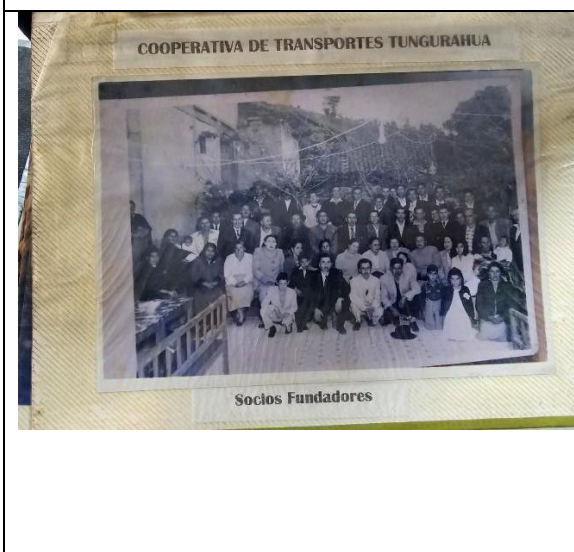
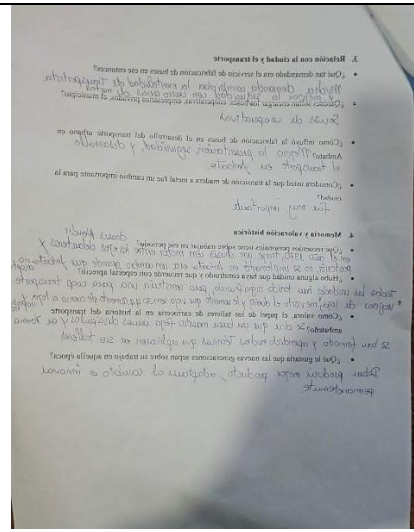
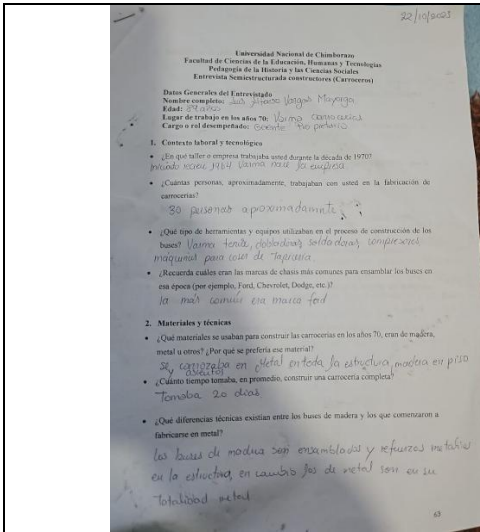
Relata también anécdotas de su infancia y juventud relacionadas con:

Travesuras en el barrio,

El uso cotidiano de caballos como medio de transporte familiar,

Y el valor que tenían los caballos bien amaestrados, que podían llegar a costar alrededor de 100 sucres.

ANEXO B: Recopilación de fotografías





cabina se mantiene original y se encuentra ofreciendo un servicio diferente en eventos de empresas de transporte y más

Sin duda, una verdadera reliquia que en nuestros tiempos se destaca con su imponente presencia invitando a quien lo ve pasar a recordar los mejores años del transporte de pasajeros a bordo de estas nostálgicas unidades.

ANEXO C: DESGLOCE DE INSTRUMENTOS

Objetivos específicos	Técnicas	Instrumentos
Describir el contexto histórico de la ciudad de Ambato en la década de 1970	Revisión documental, utilizar fichas	Fichas
Analizar el proceso urbano de modernización a través del transporte público en buses	Revisión documental, entrevistas	Fichas Cuestionarios semiestructurados (usuarios)
Reconstruir la memoria histórica del uso de buses urbanos en la ciudad de Ambato	Entrevistas.	Cuestionarios semiestructurados (carroceros y trabajadores)

ANEXO D: FICHA DE REVISIÓN DOCUMENTAL

Universidad Nacional de Chimborazo
Facultad de Ciencias de la Educación, Humanas y Tecnologías
Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales
Revisión Documental

Instrumento de recolección de datos

Objetivo específico 1: Describir el contexto histórico de la ciudad de Ambato en la década de 1970.

Técnica: revisión documental

Instrumento: Guía de análisis documental (ficha de revisión documental).

Ítem	Descripción
1. Título del documento	“Informe del Concejo Municipal sobre Transporte Urbano (1974)”
2. Autor(es)	Nombre(s) del autor o institución emisora
3. Fecha y lugar de publicación	Año, ciudad
4. Tipo de fuente	Primaria / Secundaria
5. Objetivo del documento	¿Qué se pretende informar o argumentar?
6. Resumen del contenido	Breve resumen del contenido relacionado con el transporte urbano
7. Información útil para la investigación	Datos específicos sobre buses, rutas, cambios estructurales, materiales, políticas públicas, etc.
8. Contexto histórico del documento	¿Qué ocurría en Ambato/Ecuador en ese momento?

9. Valoración crítica	Confiabilidad, limitaciones, sesgos ideológicos o políticos
10. Cita bibliográfica (APA 7)	Ejemplo: Municipio de Ambato. (1974). *Informe del Concejo Municipal sobre Transporte Urbano*. Ambato: Archivo Municipal.

Documento consultado	Tipo de fuente (libro, archivo, periódico, etc.)	Autor/ Institución	Año	Tema principal	Información relevante encontrada	Observaciones