UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE INGENIERIA

CARRERA DE ARQUITECTURA

Proyecto de Investigación previo a la obtención del título de Arquitecto

TRABAJO DE TITULACIÓN

Título del proyecto:

ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DE RIOBAMBA A PARTIR DE LA INFLUENCIA GENERADA POR LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

Autor:

Jefferson Fabián Fonseca Granda

Tutor:

Arq. Alejandro Becerra.

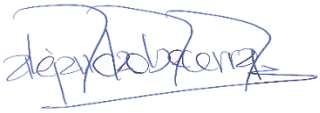
Riobamba – Ecuador

Año 2021

REVISIÓN

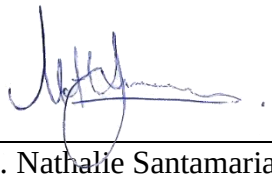
Los miembros del Tribunal de Graduación del proyecto de investigación de título: **"ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DE RIOBAMBA A PARTIR DE LA INFLUENCIA GENERADA POR LA LLEGADA DEL FERROCARRIL"** presentado por Jefferson Fabián Fonseca Granda y dirigida por el Arq. Alejandro Becerra. Una vez escuchada la defensa oral y revisado el informe final del proyecto de investigación con fines de graduación escrito en el cual se ha constatado el complimiento de las observaciones realizadas, remite la presente para uso y custodia en la biblioteca de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Chimborazo.

Para constancia de lo expuesto firman:

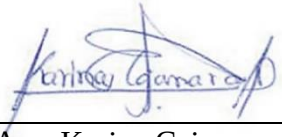


Arq. Alejandro Becerra
Tutor del proyecto

Arq. José Gavidia
Miembro del tribunal



Arq. Nathalie Santamaria
Miembro del tribunal



Arq. Karina Cajamarca
Miembro del tribunal

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

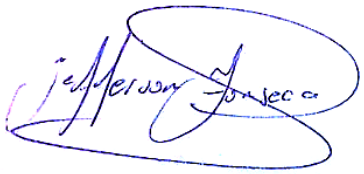
Yo, Arq. Alejandro Becerra, en calidad de Tutor de Tesis, cuyo tema es: **"ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DE RIOBAMBA A PARTIR DE LA INFLUENCIA GENERADA POR LA LLEGADA DEL FERROCARRIL",** CERTIFICO; que el informe final del trabajo investigativo ha sido revisado y corregido, razón por la cual autorizo al estudiante Jefferson Fabián Fonseca Granda, para que se presente ante el tribunal de defensa respectivo para que se lleve a cabo la sustentación de su Tesis.

Atentamente,

Arq. Alejandro Becerra
Tutor de tesis

AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

La responsabilidad del contenido de este Proyecto de Graduación corresponde exclusivamente a: Jefferson Fabián Fonseca Granda, e Arq. Alejandro Becerra; y el patrimonio intelectual de la misma a la Universidad Nacional de Chimborazo.



Jefferson Fabián Fonseca Granda
C.I. 1804785515

AGRADECIMIENTO

Con gratitud a mis maestros de la carrera de Arquitectura que han compartido sus conocimientos a lo largo del proceso de mi profesión, de igual forma agradezco a mi tutor de tesis, que por sus experiencias, correcciones y recomendaciones he podido culminar con este proyecto.

Jefferson Fabián Fonseca Granda

DEDICATORIA

Todo este esfuerzo esta dedicado a mis padres Mario e Hilda y a mi hermano Mario, que gracias a su amor, esfuerzo y paciencia me ayudaron a culminar esta etapa de mi vida y las incontables veces que me apoyaron a seguir de pie y mantener mis objetivos claros, no me alcanzan las palabras para demostrar mi amor y gratitud hacia ellos.

Jefferson Fabián Fonseca Granda

INDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN 1

CAPITULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 3

OBJETIVOS 5

OBJETIVO GENERAL 5

OBJETIVOS ESPECÍFICOS 5

CAPITULO II. MARCO TEÓRICO 6

2.1. Marco conceptual 6

2.1.1. Influencia urbana 6

2.1.2. Influencia arquitectónica 7

2.1.3. El espacio público: 8

2.1.4. Movilidad 8

2.1.4.1. El ferrocarril como un sistema de mejoramiento de la movilidad 9

2.1.5. Trama Urbana 10

2.1.6. El tejido Urbano 10

2.1.7. Hitos 11

2.2. Marco histórico 11

2.2.1. Llegada del ferrocarril al Ecuador 11

2.2.2. Llegada del ferrocarril a Riobamba 15

2.2.3. Problemas en la llegada del tren a la ciudad y asentamiento definitivo 17

2.2.4. Fin de la era del ferrocarril. 19

2.2.5. El ferrocarril como eje estructural de la morfología y trama urbana y su cambio a través del tiempo. 20

CAPITULO III. METODOLOGIA 27

3.1. Descripción de la metodología que se aplicara en la investigación 27

3.2. Tipos de investigación 27

3.3. Método 27

3.3.1. Búsqueda bibliográfica 27

3.3.2. Datos históricos de la población a través del tiempo 28

3.3.3. Recopilación de información de la estación del tren de Riobamba 30

3.3.4. Comparación de la extensión urbana a través del tiempo de la ciudad de Riobamba 33

CAPITULO IV RESULTADOS 35

5.1. Proceso histórico de la ciudad en torno a la llegada del tren. 35

5.1.1. Trazado de la antigua Villa de Riobamba 1750 35

5.1.2. Trazado de la ciudad de Riobamba 1799-1900 36

5.1.3. Trazado de la ciudad de Riobamba 1900 39

5.1.4. Trazado de la ciudad de Riobamba a la llegada del ferrocarril en 1905 42

5.1.5. Trazado de la ciudad de Riobamba 1980 44

5.2. Estado actual de la ciudad en el ámbito urbano arquitectónico tras la influencia y funcionamiento de la estación del tren. 46

5.2.1. Cambio de la trama urbana de 1974-2010 46

5.2.2. Cambio de la trama urbana de la ciudad de Riobamba en el 2010 47

5.2.3. Crecimiento de la ciudad y la división entre lo histórico y contemporáneo 48

5.2.4. Arquitectura antes de la llegada del ferrocarril. 51

5.2.5. Arquitectura después de la llegada del ferrocarril 53

5.2.6. El ferrocarril como punto clave para el turismo y el comercio. 55

5.3. Línea de tiempo de la ciudad en torno a la llegada del tren 58

CONCLUSIONES 59

RECOMENDACIONES 61

BIBLIOGRAFÍA 62

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1. Extensión de la ciudad de Riobamba en 1900 22

Gráfico 2. Espacios públicos generados por los ejes de movilidad en torno al ferrocarril y sus alrededores 23

Gráfico 3. Extensión de la mancha urbana de Riobamba en 1905 24

Gráfico 4. Áreas que se definieron a partir del asentamiento del ferrocarril en el interior de la ciudad 26

Gráfico 5. Volumetría de la antigua estación de ferrocarril 1925 32

Gráfico 6. Volumetría del contexto urbano de la estación 1930-1975 32

Gráfico 7. Volumetría de la actual estación del Ferrocarril 2010-2021 32

Gráfico 8. Comparación de la mancha urbana 1910 a la actualidad 34

Gráfico 9. Plano de la Villa Riobamba 1750-1796 35

Gráfico 10. Primer trazado de la ciudad de Riobamba 1799 36

Gráfico 11. Mancha Urbana 1901 40

Gráfico 12. Movilidad causada por las plazas principales 41

Gráfico 13. Mancha urbana 1905-1930 42

Gráfico 14. Extensión urbana 1900-1940 44

Gráfico 15. Comparación de la Mancha urbana de 1980 45

Gráfico 16. Plano de la ciudad de Riobamba1974 46

Gráfico 17. Crecimiento urbano del 2010 sobre la actualidad 47

Gráfico 18. Mapa de Riobamba a la llegada del tren y su área histórica 1945 49

Gráfico 19. División de la trama urbana entre lo histórico y contemporáneo 50

Gráfico 20. Fachada frontal de la vivienda patrimonial 52

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Población a través del tiempo: 29

Tabla 2. Proyección de la población de Riobamba..... 29

Tabla 3. Superficie en hectáreas de la antigua Riobamba..... 30

INDICE DE FOTOGRAFIAS

Fotografía 1. Llegada del ferrocarril a Quito en 1908 12

Fotografía 2. Ruta definida del ferrocarril 1910-1975 14

Fotografía 3. Ubicación de la primera estación 1905 15

Fotografía 4. Esquema de alturas y paradas del ferrocarril 17

Fotografía 5. Primeras líneas férreas en la ciudad de Riobamba 1925 19

Fotografía 6. Estado actual de la plaza Alfaro estación de Riobamba. 30

Fotografía 7. Antigua estación del Tren 31

Fotografía 8. Esquema de la antigua Villa Riobamba después de su asentamiento 37

Fotografía 9. Construcción del colegio Maldonado 1830 38

Fotografía 10. Entorno urbano en 1900 39

Fotografía 11. Parque Maldonado antes de la ubicación de su monumento central 43

Fotografía 12. Casa patrimonial ubicada en las calles 10 de Agosto y Guayaquil 51

Fotografía 13. Planta baja de la vivienda patrimonial 52

Fotografía 14. Vivienda basada en la arquitectura moderna tras la influencia del ferrocarril 54

RESUMEN

El presente trabajo de investigación demostró la influencia urbano-arquitectónica que tuvo la ciudad de Riobamba generada por la llegada del ferrocarril. El estudio tuvo un enfoque cualitativo, exploratorio de tipo descriptivo a partir de la indagación de fuentes secundarias. Los resultados mostraron cambios notorios a través del tiempo en el progreso de la ciudad. De la misma manera, se denotó un deterioro en su organización urbana y en su adquisición y progreso arquitectónico ya que se suspendieron o pararon su llegada de nuevos materiales y apoyo económico que propició a la ciudad un estado inactivo tras los sucesos ocurridos después del abandono de este transporte urbano. Se determinó los hechos que propiciaron este desarrollo y el progreso ya sea positivo o negativo de la ciudad de Riobamba desde los inicios de este transporte hasta la actualidad. En este sentido, se llegó a la implementación de una línea de tiempo que reúna toda esta información con la finalidad de mostrar una imagen clara de cómo se habían venido generando los sucesos progresivos para construir una mejor idea de la tendencia urbana. Esta influencia ha sido un factor determinante para la organización morfológica de la ciudad y permite observar la transformación sustancial desde 1799 hasta la actualidad, donde se aprecia el cambio de uso de suelo por su expansión territorial, además que se marcan hitos en la ciudad determinados por sus principales parques; todos estos modifican el tejido urbano y establecen un cambio de movilidad urbana y por ende su influencia urbano-arquitectónica.

Palabras clave: Influencia urbana, Ferrocarril, Arquitectura

ABSTRACT

This research work demonstrated the urban-architectural influence of the city of Riobamba generated by the arrival of the railroad. The study had a qualitative, exploratory and descriptive approach based on the investigation of secondary sources. The results showed noticeable changes over time in the progress of the city. In the same way, a deterioration was noted in its urban organization and in its acquisition and architectural progress, since the arrival of new materials and economic support was suspended or stopped, which caused the city to become inactive after the events that occurred after the abandonment of this urban transport. It was determined the facts that propitiated this development and the progress either positive or negative of the city of Riobamba since the beginning of this transport until nowadays. In this sense, a timeline was implemented to gather all this information in order to show a clear picture of how the progressive events had been generated to build a better idea of the urban trend. This influence has been a determining factor for the morphological organization of the city and allows us to observe the substantial transformation from 1799 to the present, where the change in land use due to its territorial expansion can be appreciated, as well as the landmarks in the city determined by its main parks; all of these modify the urban fabric and establish a change in urban mobility and therefore its urban-architectural influence.

Keywords: urban influence, railway, architecture.

Reviewed by:

Mgs. Dennys Vladimir Tenelanda López

ENGLISH PROFESSOR

c.c. 0603342189

INTRODUCCIÓN

El presente estudio busca determinar la evolución urbano-arquitectónica de la ciudad de Riobamba a partir de la influencia generada por la llegada del ferrocarril, considerando que el mismo se constituyó en un modelo referente del transporte, que con el tiempo fue colapsando en importancia y desarrollo; y que hoy en día se ha convertido en un atractivo turístico que se ubica en diversas estaciones de las ciudades que conforma la ruta interandina. En sus inicios el ferrocarril fue concebido con el objetivo principal de unir la costa con la sierra, y la ciudad de Riobamba específicamente llegó a ser un punto clave para la unión de estas regiones en base al comercio y el desarrollo económico, y por ende generó una influencia en su entorno y la dinámica de esta.

La influencia de este medio de transporte generó cambios en la movilidad, en el estilo de vida de los habitantes de la ciudad y en la trama urbana, estableciendo en el asentamiento nuevas actividades, repartición de áreas o espacios públicos, cambio en la comercialización y aún más la exploración y aceptación del turismo creciente en el siglo XX.(Cepeda, 2003)

El impacto generado en el espacio urbano-arquitectónico a partir de la llegada de este medio de trasporte fue inherente, y determinó políticas de organización de espacios y edificaciones que con tiempo han ido convergiendo con cambios significativos a través del tiempo, por lo que el declive de este indudablemente influenció en su entorno. (López, 2018)

La investigación se determina como un estudio de tipo documental, exploratorio de enfoque cualitativo, retrospectivo; mediante la revisión de fuentes secundarias de información con la que se establecerá una evolución e influencia de los aspectos urbanos y arquitectónicos generados por la llegada del tren a la ciudad de Riobamba.

El interés académico versa en indagar de forma fundamentada los aspectos del desarrollo urbano en el espacio temporal y como el mismo ha sido influenciado mediante el aparecimiento del tren, por lo que los aportes teóricos contribuirán de manera significativa a la formación de futuros profesionales en el área.

Para los fines del presente trabajo se determinará la influencia urbano-arquitectónica que tuvo la ciudad desde la llegada del ferrocarril, analizando el proceso histórico en torno a su

llegada, para luego diagnosticar el estado actual de la ciudad en el ámbito urbano arquitectónico tras la influencia y su funcionamiento, finalmente realizar una línea de tiempo que refleje la influencia que ha generado este medio de transporte.

CAPITULO I.
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A través de los años han surgido varios cuestionamientos acerca de cómo ha sido el cambio de la ciudad a la llegada del ferrocarril ya sea positivo o negativo para la población y cómo este ha tenido un cambio en la urbe, este medio de trasporte marcó un cambio fundamental tanto en las actividades comerciales como en la aglomeración poblacional permitiendo así un cambio de vida para la ciudadanía, sin embargo tras su llegada también existe varios factores a considerar unas de las cuales siguiendo esta línea es la migración poblacional y expansión territorial, y como la ciudad afrontó este cambio dando paso a la integración de nuevas fuentes de trabajo, la necesidad de asentamiento alrededor de este centro productivo y la separación de zonas residenciales y comerciales con el paso del tiempo.

Estos cuestionamientos dan lugar a la problemática, ya que son notables y relevantes los cambios en la trama urbana con la generación de nuevos espacios de comercio y en el funcionamiento de estos. Un ejemplo claro se dio al momento de que la implementación de la estación del tren fue importante al convertirse en ese entonces en un punto de convergencia de la población, que a través de los años se fue transformando por la necesidad de tener un espacio arquitectónico diseñado que albergue el ferrocarril, según el diagnóstico de (Páez, 2017), en donde menciona que el equipamiento fue construido con el fin de integrar la plaza Eloy Alfaro y la estación del tren para todas las personas que tienden a asentarse a su alrededor y crear un espacio adecuado visualmente y que este se integre con la ciudad, así a través del tiempo a su alrededor se han asentado viviendas, comercios y espacios públicos que tiene actualmente la ciudad y que ha generado una gran parte de ingresos y han marcado los principales ejes viales que desembocan en este equipamiento.

Sin embargo, la mayoría de los pobladores que transita por la avenida 10 de Agosto y Canónigo Ramos pueden observar la función que ha cumplido este equipamiento y que en la actualidad evidencian el funcionamiento que se le ha dado a la estación de tren, que en este caso es notable que no solo está dirigido a los turistas, sino más bien se ha concentrado como un espacio para el ocio, mal estado en los comercios, la falta de restricción de movilidad y congestionamiento vehicular.

A través de esta investigación se establecerá un panorama correcto de cómo cambió la ciudad en su época de acogida de este medio de trasporte y como se lo considera en la actualidad debido a su crecimiento demográfico y la influencia urbano-arquitectónica que el mismo ha tenido a través del tiempo.

El intercambio de productos primarios para el abastecimiento de algunos sectores de la ciudad se ven afectadas positivamente ya que a la llegada de este medio de transporte sus actividades sufren un cambio drástico la cual es abandonar espacios de venta de productos primarios y dedicarse a la comercialización de productos secundarios artesanales, así potencializar y generar más recursos para los habitantes de este sector. No obstante, no hay solo un cambio a nivel comercial y económico sino también el asentamiento poblacional se concentra en esta zona, no solo dejando a un lado una expansión territorial unilateral sino haciéndola concéntrica en el corazón de la ciudad y en cuyos alrededores hoy en día predomina el uso comercial. (Cepeda, 2003)

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Determinar la influencia urbano-arquitectónica que tuvo la ciudad desde la llegada del ferrocarril.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Analizar el proceso histórico en torno a la llegada del tren en la cuidad de Riobamba considerando sus aportes en el ámbito urbano-arquitectónico.

Determinar el estado actual de la ciudad de Riobamba en el ámbito urbano-arquitectónico tras la influencia y funcionamiento de la estación del tren.

Realizar una línea de tiempo sobre la influencia que ha generado en la ciudad de Riobamba la llegada del ferrocarril en el ámbito urbano-arquitectónico.

CAPITULO II.
MARCO TEÓRICO

2.1. Marco conceptual

2.1.1. Influencia urbana

Para entender mejor a la ciudad hay que tomar en cuenta el cambio que tuvo la sociedad a través del tiempo cuyo punto clave para ello fue la transformación y evolución de la arquitectura como manufactura y su relación proporcional con el ser el humano, que dio lugar al crecimiento urbano que por necesidad le da una organización; en palabras de Rossi "No obstante, con el tiempo la ciudad crece sobre sí misma, toma conciencia y memoria de sí misma. En su construcción permanecen sus motivos originales, pero con el tiempo la ciudad precisa y modifica las razones de su propio desarrollo"

Se entenderá como influencia urbana al territorio que se halla unido por diversos factores entre ellos el ámbito político, cultural, social, económico, etc., que forma en su totalidad a una ciudad y que constituye el espacio circundante que es el núcleo central que la misma domina y organiza, así como sus ejes principales que a su alrededor desarrollan tendencias de cambio en la mayoría de su población. Cada uno de estos componentes influye en la convergencia de la ciudad por la cual según su imagen tendencial puede predecir el progreso y los factores que motivan una transformación ya sea positiva o negativa, misma que se da con el pasar de los años. (Garcia, 2018)

Existen varios factores que explican el crecimiento de las ciudades y su organización, las cuales son la economía poblacional, la disposición de los municipios en un sistema urbano, la calidad de vida que prevalece en una ciudad, los servicios básicos, la infraestructura y equipamientos públicos de libre acceso para las personas lo cual hace que los pueblos, comunidad no urbanizados tengan la necesidad de formar parte de este entorno llamándolo así un proceso de sub-urbanización de acuerdo al tamaño de la ciudad destino. Y con el paso de las décadas se va concretando los sectores, manzanas, vías, flujos de movilidad que forman parte de un desarrollo urbano en torno a sus habitantes.(Royuela, 2008)

2.1.2. Influencia arquitectónica

Se toma en cuenta que la influencia arquitectónica es una estructura compuesta por conjunto de hechos históricos, políticos, económicos, que buscan satisfacer las necesidades de una ciudad, un pueblo, comunidades cuya fuente principal la conforma el núcleo familiar y por los cuales estas construcciones deben cumplir con características particulares que se adapten a los usuarios para las cuales son destinadas; los niveles de complejidad serán determinados por su ubicación, para los que se realizan estudios en el que se define la mejor propuesta de implantación y que se acople a su entorno, estas obras de arquitectura se van definiendo mejor con el tiempo para cumplir con la demanda poblacional de la época en donde se encuentre.(Rodríguez, 2012)

Según decía Octavio Paz (2011) "La arquitectura es el testigo insobornable de la historia, porque no se puede hablar de un gran edificio sin reconocer en él como el testigo de una época, su cultura, su sociedad, sus intenciones" la misma sufre una constante evolución; cada sociedad genera cambios desde la visión del arte y la particularidad de cada pueblo; y fundamentalmente los grandes acontecimientos bélicos y naturales definen el constante y similar uso de un mismo diseño arquitectónico así como sus materiales y su composición, que responde a una necesidad en la sociedad que influye en la misma, sea así la arquitectura aquella que se determina como el arte de construcción en beneficio del hombre y su relación con su entorno.

Según (William, 1881)la influencia arquitectónica de los sistemas constructivos se ha venido observando y categorizando a través del tiempo; en las ciudades cada uno de estos tiene tendencias diferentes, es decir la arquitectura antigua por así llamarla evoluciona hasta llegar a una arquitectura contemporánea o moderna.

Las características que dan lugar a la arquitectura son aquellas costumbres, tradiciones, y el anhelo de perdurar en el tiempo, es así como en la ciudad estas están determinadas por edificaciones monumentales, plazas históricas, iglesias, espacios de convivencia, entre otros, que al pasar los años han ido evolucionando y definiendo una organización espacial dentro de un entorno urbano lo cual proporciona una mejor concepción de la ciudad para quienes lo habitan, es decir la ciudad está determinada por la tradición y hechos históricos de su población.(Rodríguez, 2012)

A través de estos conceptos se rescata el término de influencia urbano-arquitectónica que es el conjunto de cambios que han tenido un espacio a través del tiempo y como estos han definido su trama urbana y su estructura arquitectónica basados en hechos, materiales que tras la llegada de un nuevo equipamiento van marcando un punto fundamental para el desarrollo de una ciudad, y que son fundamentales para establecer su morfología y tipología urbana. (Kingman, 1989)

2.1.3. El espacio público:

Según (Borja, 2000) "La historia de la ciudad es la de su espacio público", la importancia de estos espacios se define mediante a diferentes características ya sean polifacéticas o físicas, que lo definen mejor a nivel cultural, social , constructivo como político y no sólo lo definen de uso doméstico o privado , sino más bien se la puede entender como: "sistema de redes o de conjunto de elementos –tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales, es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente- que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir, que el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

Hablar de un entorno urbano puede ser complejo ya que estos son una agrupación de funcionalidades es decir en esto se agrupan espacios vividos de espacios construidos espacios de estructurales espacios centrales de aglomeración espacios públicos puntos de convergencia y a la vez estos se pueden definir según su escala o magnitud ya sea un barrio una ciudad una plaza una esquina una calle o un parque de una vereda en el cual se puede descubrir su potencial y su transformación mediante al uso cotidiano que se le da por sus usuarios. (Velásquez, 2015)

2.1.4. Movilidad

El tema de Movilidad Urbana se define en base a dos conceptos los cuales son flujo y lugar para que exista una movilidad debe aparecer estas dos definiciones, a la cual se considera como un lugar a un espacio definido de aglomeración ciudadana o espacio cuyo concepto se habló anteriormente, es decir el lugar se define por los espacios sociales culturales públicos privados

domésticos que ocupan un lugar dentro de una ciudad como barrios separados a una distancia considerable. Por otra parte, se tiene el flujo al cual se lo denomina en base a los niveles de convergencia, que los usuarios le dan a un espacio es decir la cantidad o la frecuencia con la que los habitantes acuden a un espacio en común. A través de estos nace una movilidad ciudadana en base a una planificación y ordenación urbanística, ya que al ser los usuarios los actores sociales la movilidad no se reduce a un hábito si no de esta sí transforma se construye y se prepara para mejorar la calidad de vida y poder conectar estos espacios para tener acceso a todos los servicios que ofrece la ciudad.

Para tener una mejor movilidad se debe incrementar el transporte público y reducir el transporte privado es decir el automóvil ya que el uso de un transporte urbano define el funcionamiento de la movilidad dentro de una ciudad y a través de los cuales surgen los asentamientos humanos, es decir de alguna manera la aglomeración de los asentamientos están guiados por el tipo de transporte utilizado en la ciudad. Cuando se habla de movilidad se hace referencia al objetivo de desplazarse de un lugar a otro en el menor tiempo posible utilizando los medios de transportes adecuados a su época que faciliten su desplazamiento, en esta parte el reto es definir cuál es el mejor transporte que se puede utilizar para crear una mejor movilidad teniendo en cuenta que al pasar el tiempo la movilidad está estrechamente ligada al congestionamiento debido a que en una urbe está definida por el tipo de transporte utilizado.(Borja, 2000)

2.1.4.1. El ferrocarril como un sistema de mejoramiento de la movilidad

Tomando las palabras de (Velásquez, 2015), el mayor auge de la evolución del transporte fue en el siglo XIX ya que los transportes han venido evolucionando y adaptándose a la ciudad, la adaptación del mejor transporte público fue el tren y tranvía en las ciudades de Latinoamérica ya que estos conectaban un lugar, ciudad a otra en el menor tiempo y a bajo costo llevando así también carga pesada y al mayor número de personas en una ciudad que necesita movilizarse continuamente a través de este medio de transporte se extiende el volumen de movilidad y también el aumento de asentamiento poblacional en las ciudades y a que desplazarse de un lugar a otro era mucho más fácil debido a los objetivos de los ciudadanos en su época coma sin embargo al pasar el tiempo estos objetivos se transforman y acuden a nuevos usos de transporte.

Las ventajas de los nuevos métodos de desplazamiento crean la accesibilidad a diferentes zonas urbanas y estimulan la segregación funcional de todos los usos de suelo y por consecuencia la aparición de nuevos usos al pasar del tiempo, con la implementación de nuevas tecnologías que ayudan a la expansión territorial, los ferrocarriles y tranvías sustituyen a todos los carruajes e incrementa su recorrido que pasaba de 5 km en un sistema de movilidad antigua como lo son las carretas haladas por caballos a una movilidad a largas distancias de acuerdo a la configuración de la ciudad, siendo un sistema que resultaba económico y accesible para la población además de la capacidad de pasajeros que podría llevar.

2.1.5. Trama Urbana

"Heredamos unas tramas, construimos otras, algunas se degradan con el uso, otras se adaptan a nuevos usos. Fuera del círculo de especialistas, no se analiza ni se debate por qué ocurre todo esto" (Borja, 2000). La trama urbana está definida por diversos factores Estas son las mezclas de funciones y la necesidad de los usuarios para sacarle el mejor provecho, es decir entran en un papel importante los edificios construidos administrativos públicos o privados que se encuentran en cada una de sus áreas y estos definen un punto esencial en una ciudad además de los espacios de convergencia espacios públicos los espacios culturales , además de centros comerciales manzanas industriales y espacios ambientales y áreas residenciales la evolución de estos se adapta a su época pero éstos se pueden mantener o corregir durante el tiempo así como está puede definir ya sea una mejora como un deterioro de una ciudad, en este concepto entran varios que la definen ya que no se puede hablar de una trama urbana sin tener en cuenta su viabilidad, movilidad, que dan lugar a un tejido urbano de exigencia social, estos definen la escala de sus calles, avenidas por ende la presencia y el número de habitantes que recorren estos espacios.

2.1.6. El tejido Urbano

En palabras de (Borja, 2000), "Las formas que tome el tejido urbano por medio de ejes viarios, espacios públicos, actuaciones constructivas, lugares con alguna dimensión de centralidad, han de tener en cuenta el compromiso necesario entre continuidad y diferenciación, ya que ni la integración ha de confundirse con homogeneidad ni la diferenciación es sinónimo

de excepción. El territorio necesita ejes que expliciten su continuidad e hitos que marquen los lugares".

2.1.7. Hitos

Los hitos se definen como elementos de referencia de gran pregnancia y singularidad, que se conserva en la memoria de todos los habitantes a través del tiempo, en el caso de un observador llegan a ser puntos que por lo común es un objeto físico bastante sencillo este puede ser un edificio, una señal, un monumento y cuya selección sea único entre varias posibilidades.

Se puede definir como un hito urbano arquitectónico a las obras, edificaciones, arte público, que las personas le van dando carácter de importancia fundamental para una ciudad o pueblo con el pasar de los años. Esto con el fin de mantener un recuerdo de la ciudad con su historia y que se preserve hasta la actualidad, estos son importantes ya que llegan a tener un carácter patrimonial y generan en varios casos las estructuras fundamentales a través de las cuales la ciudad crece a su alrededor y marcan el valor de permanencia y su conservación.(Gómez, 2008)

2.2. Marco histórico

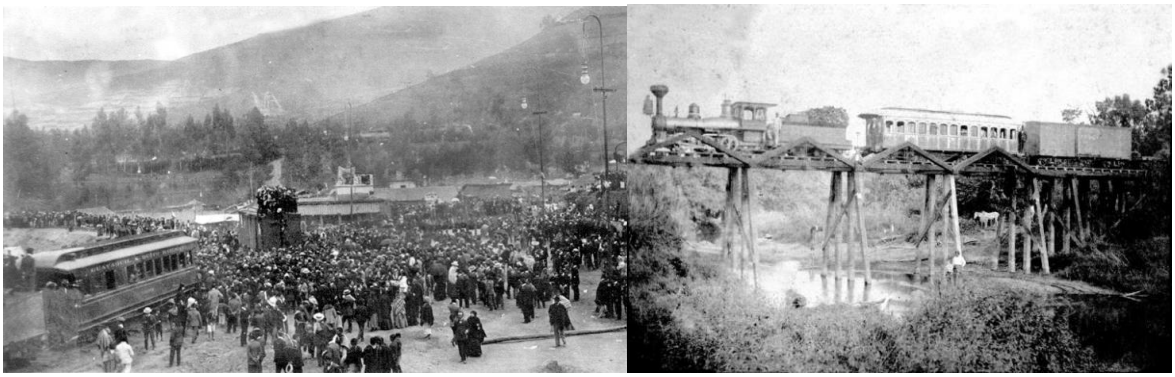
2.2.1. Llegada del ferrocarril al Ecuador

Esta obra fue diseñada durante el gobierno de Gabriel García Moreno en el año de 1873, sin embargo, fueron 13 los presidentes que trabajaron en este proyecto, pero fue en el gobierno de Velasco Ibarra en el cual se dio su mayor impulso de manera que culminó en el año de 1960. (Vallejo, 2014)

Tras el comienzo de esta obra el ferrocarril fue una de las empresas que mayor tiempo llevó en iniciar sus operaciones y funcionamiento, en este lapso demoraron más de 4 décadas desde su diseño hasta su finalización, esto debido a la falta de financiamiento necesario lo que provocó la paralización del proyecto en varias ocasiones, a pesar de las vicisitudes presentadas el tren en el Ecuador se convirtió en un momento determinado en una obra que marcó los avances del país y su progreso.

Además, definió el destino del país en su auge comercial de transporte y económico; su trazado fue elaborado por William Hood y su construcción fue destinada a la asociación bancaria de Chimborazo la cual fue inaugurada el primero de enero de 1925.

Fotografía 1. Llegada del ferrocarril a Quito en 1908



Fuente: (Cabrera, 2010) enciclopedia del ferrocarril del ecuador

En el país se sentía aún más la necesidad de un medio de transporte que facilite varios fines lucrativos que tenían los ciudadanos es decir un transporte que sea eficiente, rápido, seguro, moderno y cuyo pasaje sea muy económico, pero la construcción del mismo conllevó diferentes dificultades y cuestionamientos tanto técnicos como económicos mismos que tuvieron que ser resueltos considerando la complejidad de problemas respecto a la geografía, las condiciones climáticas, la falta de instrumentos y lo más importante la falta de trabajadores dispuestos a formar parte de la construcción, esto debido a que su trabajo conllevaba un factor de riesgo debido a derrumbes y a la insuficiencia de recursos económicos causados por el mismo gobierno a finales del siglo XIX; siendo estos factores generadores de trabas y controversias.(Cepeda, 2003)

Pese a las circunstancias el ferrocarril estableció las relaciones comerciales en las ciudades principales como Guayaquil y Quito la primera por ser el centro de la condición portuaria y la segunda por ser la capital del país, por lo que el desarrollo y creación del ferrocarril como medio de transporte comercial logró que estas dos importantes ciudades logren estar estrechamente ligadas, adicionalmente el beneficio de la aparición del tren generó en las ciudades intermedias crecimiento y desarrollo, como es el caso de la ciudad de Riobamba que en principio tuvo mucha renuencia a formar parte del proyecto, para lo cual se realizó un estudio encabezado por un

grupo de riobambeños que trazaron la ruta desde Guamote considerando el curso desde su río hasta el río Sesel, siguiendo por Licto, Punín, San Luis para finalmente llegar a Riobamba.

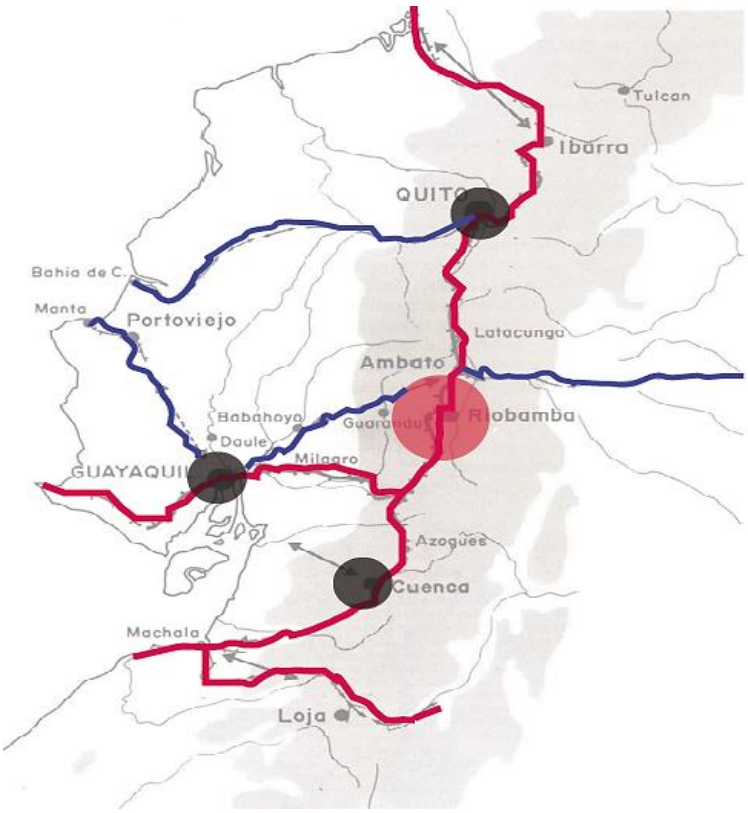
Para llegar a este punto primero el trazado debió pasar por Ambato, pero la asociación de ferrocarriles del Ecuador en su construcción mantuvo sus intereses construyendo así el ramal de Luisa; Denominado por un escritor como "el abandono de la línea Shunk fue el origen de los males que nos han sobrevenido desde cerca de un cuarto de siglo". Según Sighald Müller (1890) "Está considerado como el ferrocarril más difícil del mundo" el mismo que realizó el diseño del trazado y cuya elaboración y construcción fue realizada por "The Guayaquil and Quito Railway Company". Finalmente, el tren pasa por la famosa nariz del diablo atravesando las ciudades de Huigra, Alausí, y la colocación de las líneas hasta Guamote en 1903 pero esto fue un error ya que la línea debía pasar por Cajabamba finalmente para el 24 de julio de 1905 llega al ramal de Luisa es decir a la primera estación.

En este periodo tiempo a través de la llegada del tren a Luisa parte con el inicio de la construcción de la ruta de Alausí Riobamba cuya función es unir la costa con la Sierra sin embargo este marcó un punto clave para el mejoramiento del transporte del Ecuador, entre 1905 hasta 1975 que es el fin de la era tanto en diseño como en construcción del ferrocarril en todo Ecuador. A continuación, se detallará más a fondo el paso único que tuvo el ferrocarril y como éste afectó a la ciudad de Riobamba en su progreso e incidencia urbano-arquitectónica, como uno de los puntos más notorios en la historia del progreso del Ecuador y también como uno de los cuales se dejó a un lado por fines económicos y terminó siendo sólo un atractivo turístico que influenció en la falta de avance urbano de la ciudad siendo una de las pocas ciudades qué se basa un diseño urbano organizado. (Guerrero, 2005)

El 15 de febrero de 1972 finaliza la dictadura del Dr. Velasco Ibarra. El General Guillermo Rodríguez Lara con el apoyo de la Fuerza Terrestre, se declara dictador: En su administración se dispusieron de grandes recursos económicos debido al Boom del Petróleo, sin embargo, los ferrocarriles del Ecuador no merecieron atención alguna. Como producto de la Ley y efecto de la centralización del sistema ferroviario se eliminó la Junta Autónoma del Ferrocarril Quito-Ibarra, y la asociación del Ferrocarril del Ecuador. El 11 de enero de 1976 el General Rodríguez Lara fue relevado del poder y asume la dictadura un triunvirato, integrado por representantes la fuerza marítima, el Ejército y la Aviación Civil, constituyéndose de esta manera en un simple

cambio de dignatarios. Esta nueva dictadura tampoco hizo nada por la modernización ni por el mantenimiento de los ferrocarriles ecuatorianos.

Fotografía 2. Ruta definida del ferrocarril 1910-1975



Fuente: Tren andino del Ecuador (2010) en azul Proyectos del período de Eloy Alfaro 1910.
en rojo: trayecto definido a 1975

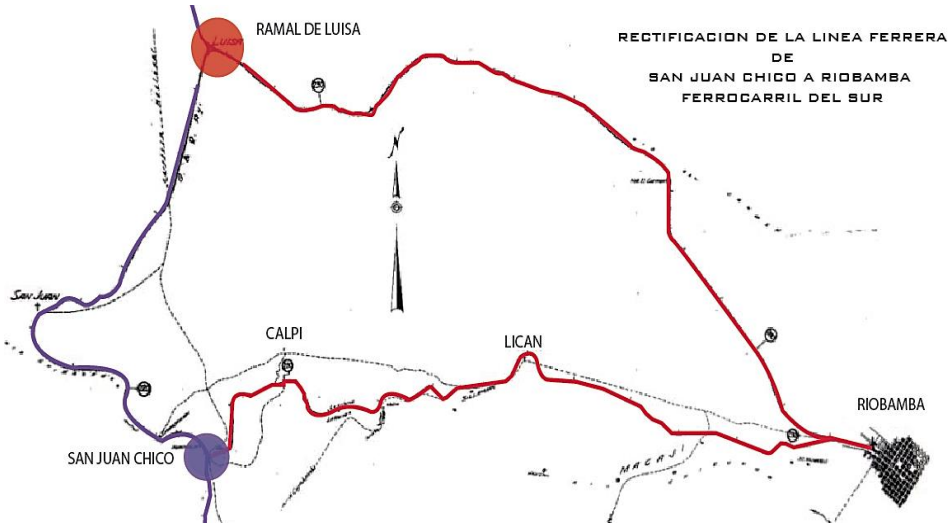
Tras esto los mando los que se dieron a conocer en ese entonces dejaron atrás totalmente los avances del ferrocarril del Ecuador llegando así con la culminación de este proceso y afectando a la economía del país tras dejar uno de los mejores transportes y con menor recurso económico que se pudo haber tenido para el progreso y mejoramiento del país sin embargo a través del tiempo se ha venido justificando esto con fines turísticos y ya no con fin de un progreso urbano y conexión continua para las ciudades del Ecuador.

2.2.2. Llegada del ferrocarril a Riobamba

El ferrocarril a Riobamba tiene dos llegadas históricas las cuales son el 24 de julio de 1905, en esta fecha es en la cual llega el trazado hasta la primera estación del ramal de Luisa, este punto fue estratégico en 1 de los gobiernos con el fin de rodear a la ciudad de Riobamba en ese entonces denominado como Valle para ahorrar tiempo o eso manifestaba el Gobierno sin embargo tras varios intentos de los riobambeños lograron que el ferrocarril ingrese directamente a la ciudad para el intercambio de productos, estación de espera para los pasajeros y potenciar el turismo en la ciudad.

Es así como el 8 de junio de 1924 se define una estación ferroviaria, en la cual la ciudad de Riobamba es un centro determinante para su crecimiento en el ámbito social económico y moderno en el cual sufre un aspecto importante de organización urbana en los inicios del siglo XX, marcando desde ese entonces un auge para la sociedad riobambeña y en su crecimiento poblacional y territorial.

Fotografía 3. Ubicación de la primera estación 1905



Fuente: (Cepeda, 2003) En rojo Ramal de Luisa primera estación 1905 y unión con la nueva estación - En azul ruta antigua de San juan Chico

Según Cepeda (2003) “Las estaciones del ferrocarril no fueron simples terminales. En su interior y en sus afueras comenzaron a instalarse comerciantes. La oferta del tren dio lugar a un

naciente turismo por lo que los viajeros y comerciantes comenzaron a ocupar los andenes e instalaciones de la estación solicitando ubicación para sí mismos como para sus productos, mercaderías y otros embarques. La estación también se convierte en punto de encuentro para los habitantes de Riobamba pues muchos, esperando la llegada del tren, acuden hasta ella en las llamadas "tardes de correo" (ocasión para retirar la correspondencia o bien para departir con amigos y familiares).

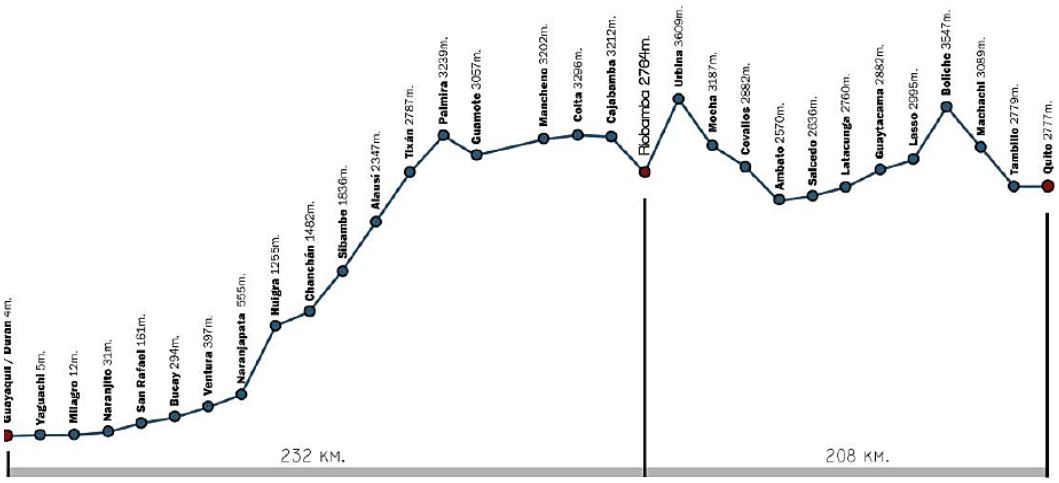
Uno de los problemas a enfrentar en el proceso de construcción del tren tuvo que ver con las dificultades que se presentaban respecto al convenio de realización del tramo que llevaría el tren a la ciudad de Riobamba lo que generó protestas al Gobierno de Lizardo García, sin embargo, la obra se llevaría a cabo así en septiembre de 1905 logrando llegar a pasar por la ciudad según cómo se narra en el libro "Riobamba en el siglo XX". A través de esto se genera un contrato en el cual se dictamina el traslado de los talleres de la ciudad de Durán y de la estación a la ciudad de Riobamba quedando, así como su principal administración para organizar la tipología de trenes ordinarios o expresos que pasarían por esta. (Páez, 2017)

El anhelo de los riobambeños con el pasar del tiempo se veían truncados ya que no era conveniente para ellos el ramal de Luisa ya que éste no permitía que el tren de pasajeros y de carga entrará directamente a la ciudad sino más bien sólo queda en las afueras lo cual hace referencia a un trazado de las vías en una línea recta con los cual se excusaban para un ahorro de recursos y disminución de tiempo de viaje cuyo trazado era la ruta Cajabamba y Ambato, los riobambeños al saber esto querían convertirse en una estación central cuya ubicación estratégica sea una intermediaria entre Quito y Guayaquil dando lugar así una queja frecuente en donde menciona que las cargas deben completarse para poder ser llevadas.

Tras presentarse varios inconvenientes teniendo como principio las quejas de los ciudadanos la compañía se ve obligada a retirar también el centro de correos para dar la administración en Riobamba en la cual se cita a Alejandro montes de Oca que señala: "la ciudad no espera beneficiarse ocasionando gastos de hospedaje y alimentación a los viajeros en tránsito hacia Quito u otras estaciones, sino a la factibilidad de establecer viajes directos entre Quito y Guayaquil no se muestra opuesto, la intención solo precisa de un poco más de tiempo y condiciones adecuadas para devenir en realidad". Varios medios de comunicación se refieren a Riobamba de una manera que la oprime tanto como a su protesta señalando así por varas

provincias como: “la ciudad es tildada de ingobernable y apropiada para formar parte de la gibaría”. Varias de estas publicaciones incluso logran determinar qué de una manera sarcástica los riobambeños quieren “la rectificación aérea para el paso de aviones” o que pueden hacerlo “la rectificación de la vía láctea”.

Fotografía 4. Esquema de alturas y paradas del ferrocarril



Fuente:(Páez, 2017)

El pueblo ecuatoriano pensó que esa riña había quedado en el olvido ya que las ciudades principales dejaron atrás totalmente el trazado por Riobamba, pero en 1922 vuelve a caer en el mismo problema en la cual una publicación menciona: “...eso de creer que los riobambeños insistimos en que se les obligue a los pasajeros a un descanso obligado en esta ciudad, guiados solo por el deseo de aumentar los rendimientos de los dueños de las casas posadas, es algo imperdonable. Nosotros no somos dueños de hoteles ni lo son la mayoría de los riobambeños.” varios fueron los esfuerzos que hicieron los riobambeños para declararse como una estación ferroviaria la cual al pasar al nuevo Gobierno esta ciudad fue destacada como la unión de los patriotas de Riobamba y llevado al nuevo contrato de conformidad para la ciudad según lo acordado.

2.2.3. Problemas en la llegada del tren a la ciudad y asentamiento definitivo

En esta parte de la historia se definen varios problemas que llegó a tener el ferrocarril en la llegada a la ciudad de Riobamba debido a varios factores uno de los principales es la ubicación

geográfica como punto estratégico para conectar la costa con la Sierra sin embargo a esto se atribuye los problemas económicos de la entidad que los manejaba por lo cual en este punto se dieron varias controversias entre estas fue el punto de vista de la mano obrera la cantidad de material utilizado para la construcción las nuevas redes de Comercio que seguían llegando a la ciudad la nueva distribución urbana de la ciudad aglomerada en su centro y las nuevas fuentes de negocios que se querían a sentar en la ciudad con fines latifundistas.

Tras haber pasado todos estos cuestionamientos y problemas la ciudad finalmente propicia el funcionamiento del tren sin embargo ésta no cuenta con un equipamiento lo suficientemente necesario para cubrir todos sus recursos es así como se presenta otra dificultad en donde se lleva a cabo la determinación de la construcción de un equipamiento es decir la estación del tren para la cual se ofrece un solar para la construcción de la misma realizaba en el centro de la ciudad esta construcción fue determinada para enero de 1923 realizado por la municipalidad de Riobamba que consta con el apoyo del Gobierno actual en donde ofrece su apoyo y rectificación con construcciones previas y así poder trasladar todas las oficinas y bodegas al constituirse la estación que unirá a Quito y Guayaquil.

Para realizar la construcción de la nueva estación se ven obligados a rectificar el antiguo diseño de San Juan chico, una vez realizado esto se disponen a llevar los talleres del ferrocarril cuya ubicación estaba en Durán trasladar a Riobamba. La municipalidad ofrece los solares necesarios para llevar a cabo esta construcción lo más antes posible tan pronto inicie el verano llevando a cabo así de manera rápida la organización de esta estación vigentes en el contrato con la “Guayaquil y Quito Railaway”. Así el 8 de junio de 1924 fecha en donde logra finalmente ingresar el primer ferrocarril a las ciudades Riobamba por el trazado rectificado.

Gracias a la arribo del tren a Riobamba esto se convertirá en uno de los puntos centrales del país en el cual se fomentará la movilidad poblacional y permitirá el paso de varias fuentes de trabajo así como de materia prima que se puede comercializar como punto estratégico para la cual fue muy necesario para la construcción yo por vana de esta ciudad ya que de estos nacen varios predios muy parecidos a los de Guayaquil Quito en los cuales se asienta los propietarios con mayor poder o estado económico alto y de los cuales negocios de Comercio serán atendidos en la ciudad de Riobamba con fuertes vínculos para las principales ciudades.

Fotografía 5. Primeras líneas férreas en la ciudad de Riobamba 1925

Fuente: (Cepeda, 2003)

2.2.4. Fin de la era del ferrocarril.

El proyecto ferroviario fue tan importante para la población riobambeña que fue reconocida por las ciudades más importantes del Ecuador, la alegría de los riobambeños era inmensurable y todo fue gracias al patrocinio de los bancos de esa época sin embargo la felicidad de esta población duro poco ya que sucedió un hecho que cambiaría la actividad dinámica que estaban sujetos en esta ciudad y de la cual no se podrían recuperar rápidamente, incluso hasta la actualidad no se ve un cambio tan sorprendente como el que ocurría en esos tiempos.(Kingman, 1989)

Tras del funcionamiento del ferrocarril el turismo en la ciudad de Riobamba, así como en todas las ciudades que poseen una estación definida reciben una cantidad importante de turistas cuyo ingreso es fundamental para cada ciudad. Sin embargo, dichas divisas no dinamizan la economía interna del país, debido a que los productos que se consumen son los que se producen en la misma región, y no de regiones aledañas. Por tanto, la economía dependiente de la importación de productos entre las regiones que conectaba el tren no se constituyó en el eje de principal generación de ingresos como lo fue el turismo; esta situación iría mejorando con el pasar del tiempo. (López, 2018)

Para continuar con el análisis del origen y fin de la época del ferrocarril se citará el contexto de (Cepeda, 2003) en donde menciona que: “la actividad comercial de Riobamba se ve dinamizada por la llegada y establecimiento de comerciantes ‘turcos’, árabes, chinos, sirios, italianos y otros además que el surgimiento de una clase de comerciantes importadores contribuyó a este ensanchamiento comercial con importantes niveles de incidencia en los montos del capital circulante en esos tiempos”. Esto hace que la población tienda a crear sus propios negocios según la necesidad de las personas es decir la creación de almacenes basares y varios comercios.

La quiebra y liquidación de la sociedad bancaria de Chimborazo 1926 a 1927 esta institución llegó a publicar todas sus cifras y cuyo capital fue de 10 millones de sucres dejando así una deuda que la ciudad no pudo afrontar de 4 millones de sucres y de la cual no se ha podido recuperar hasta el día de hoy gracias a que todo el flujo económico obras públicas y demás estaban destinadas por esa compañía.

Con esta noticia la ciudad continúa con su desarrollo obviamente ya no tan acelerado como lo venía haciendo en años pasados ya que las obras continuaron pero con varios retrasos, uno de los claros ejemplos es la inauguración del monumento a Maldonado y el colegio que lleva su mismo nombre junto con varias obras que venían en camino, confrontando problemas como el comienzo de la canalización en 1928 que era uno de los puntos qué más necesitaba la ciudad ya que las acequias atravesaban el casco urbano y las mismas eran portadoras de enfermedades y pestes como la fiebre bubónica y tifoidea. Riobamba, sigue luchando por no quedarse atrás y consigue varias obras, una de estas es el actual aeropuerto de carácter internacional que hasta hoy no es utilizado o su función no fue la adecuada en ese momento. (Miranda, 2018)

2.2.5. El ferrocarril como eje estructural de la morfología y trama urbana y su cambio a través del tiempo.

Después de haber mencionado todos los rasgos históricos que marcaron a la ciudad de Riobamba es necesario determinar los cambios que se tuvo en la estructura urbana de la ciudad, es importante recalcar que con este equipamiento se desataron varias funciones comerciales además de la creación de una compañía determinante para la creación del trazado y la construcción que fortaleció a la ciudad y llenó los espacios marginales de esta, a partir de la

llegada del tren a Riobamba en 1905, pero varios de estos espacios han mantenido su carácter histórico desde el punto de vista artquitectónico, manteniéndose en estado de bajos recursos y poca participación ciudadana y el descuido de muchos gobiernos por la expansión desorganizada de la ciudad.(Alvares, 2005)

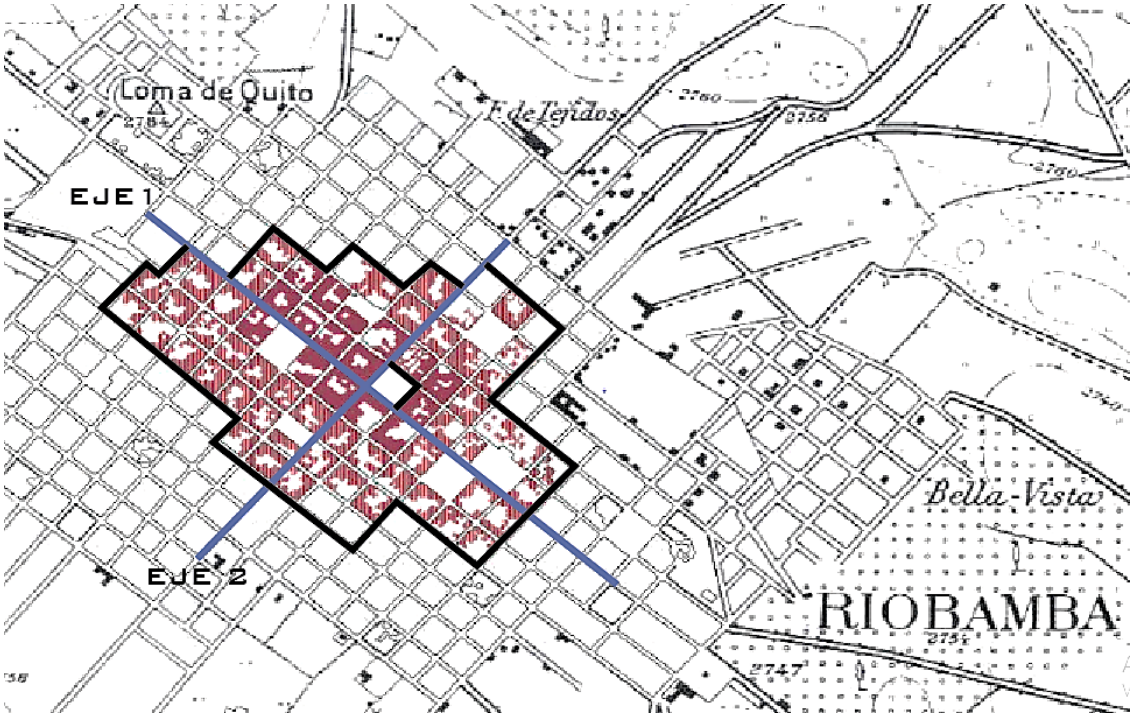
Este proyecto de adecuación de las líneas férreas tuvo como objetivo facultad las necesidades de la población en pocas palabras tuvo 3 puntos de vista los cuales son abaratar los costos del medio de transporte actual, aumentar el flujo de movilidad y abastecer al mayor número de pobladores que viajan día a día, y pasar de un transporte antiguo que en este caso sería las carretas o viajes en animal muy utilizados para el transporte de cargas pesadas a cortas largas distancias. Rompiendo así los esquemas de transporte y reducción de tiempos para la entrega de mercancía y mejorando las relaciones económicas entre las ciudades e incluso fortaleciendo las relaciones internacionales imparables con este proyecto de acuerdo a como éste se puede utilizar y sacarle el mayor provecho.

Al pasar de los años la ciudad de Riobamba ha vivido cambios extremos desde su cambio de asentamiento por el terremoto hasta cambios urbanos y de expansión gracias al proyecto ferroviario mencionado anteriormente, sin embargo es necesario recalcar que en este periodo del primer cuarto del siglo XX es donde tiene mayor relevancia, ya que se define el asentamiento de la actual estación del tren que consigo trajo mayores oportunidades de trabajo, haciendo que a ciudad llegue a ser concéntrica, siendo una ciudad planificada como una estrategia de damero y sus medios comerciales estén a su alrededor pero solo fue ocupado por distribución de materia prima, agrícolas e intercambio de servicios. En la actualidad este medio de transporte que fue un icono histórico para esta ciudad está sobrevalorado e incluso hoy por hoy abandonado de su principal función es por eso que hay que recalcar su importancia y mostrar su camino con el pasar de los años.

La organización de la ciudad de Riobamba se produce a través de un crecimiento urbano extremo pero frenado en varias décadas por factores externos y de condiciones políticas, no cabe duda de que su mayor crecimiento poblacional fue gracias al ingresar el nuevo transporte que no sólo dio un auge en la economía de la ciudad sino fue un factor determinante para la morfología de la ciudad y a que existieron varios parámetros que dieron al lugar el trazado de la ciudad. Es necesario recalcar que la ciudad está establecida por un trazado de damero es decir

la ciudad parte de un centro en este caso es una plaza rodeada por centros comerciales y viviendas marcando así sus ejes, y cuya forma obligaba a las viviendas a retirarse a los costados dejando así vacíos urbanos en sus vías principales utilizadas en ese entonces como centros de acopio y también de intercambio de productos a través del tiempo estos se han ido regenerando transformando y estableciendo su propia tipología.

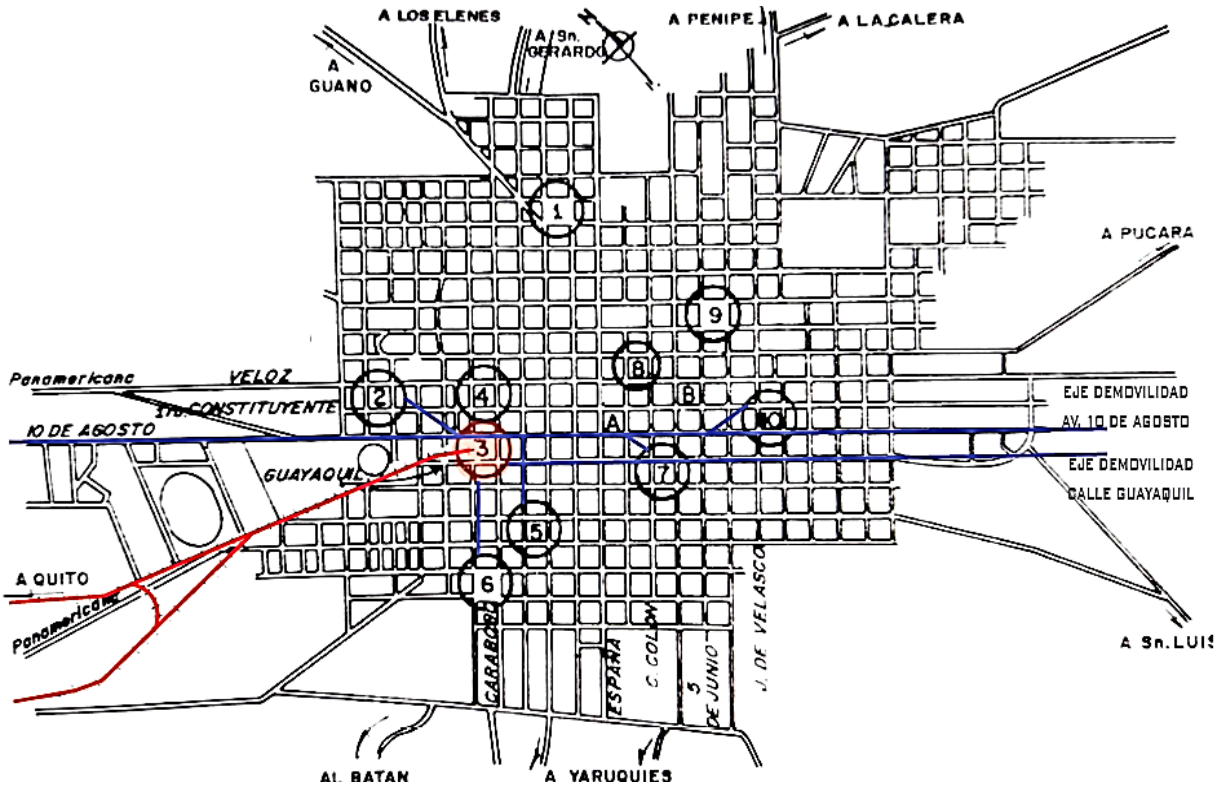
Gráfico 1. Extensión de la ciudad de Riobamba en 1900



Fuente: (Páez, 2017), Eje1: Av. Primera Constituyente, Eje 2: Av. Eugenio Espejo, en rojo extensión de la ciudad en 1900

En esta imagen se puede apreciar claramente la repartición de manzanas en torno a una plaza central que marcan la funcionalidad tanto de la vivienda como de los centros comerciales que se utilizaba en ese entonces. Después del asentamiento definitivo de la estación ferroviaria esta marca un cambio en la tipología de varios espacios de comercio y de servicios, dando lugar así a una nueva trama urbana consolidada en el corazón de la ciudad que marca una nueva estructura y dinámica para los pobladores, dando lugar así a nuevas etapas de ingresos económicos gracias a los servicios que esta estación podía ofrecer y las personas que estaban a su alrededor a los pasajeros y a los empresarios que se asentaban alrededor del inmueble.

Gráfico 2. Espacios públicos generados por los ejes de movilidad en torno al ferrocarril y sus alrededores

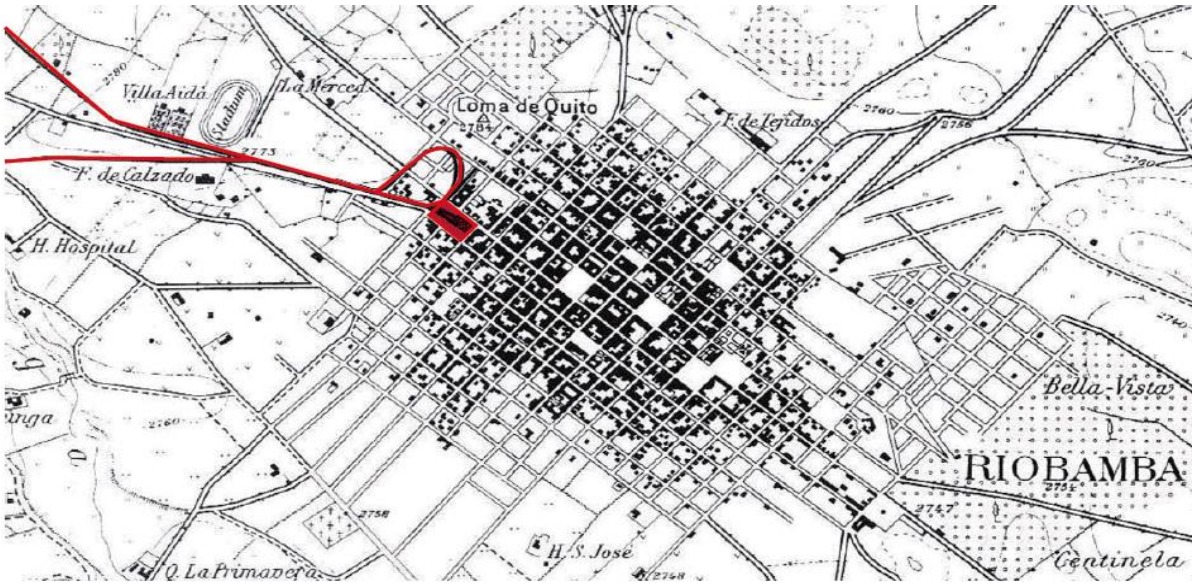


Fuente: (Cepeda, 2003) vacíos urbanos adecuados de 1905 hasta 1930: 1-Dávalos, 2-General Barriga, 3-La estación, 4-Mercado Román, 5-Santa Rosa, 6-Plaza del camal, 7-La Merced, 8-La Concepción, 9-San Alfonso, 10-San Francisco, A-Parque Sucre, B-Parque Maldonado.

Al ser este un determinante para el trazado urbano de la ciudad se nota considerablemente los vacíos urbanos que van dejando con el pasar del tiempo y así definiendo parques y plazas fundamentales que recopilan un tanto de la historia de la ciudad de Riobamba y también con la nueva aparición y construcción de edificios públicos con carácter educativo o de servicio tanto religioso en su mayoría pero que éstos dictamina también la morfología urbana que es diferente y muy notorio hasta la actualidad en la zona contemporánea de la ciudad. Así es como el asentamiento de este medio de transporte guía a la ciudad en su vialidad y movilidad que parten del mismo lote para dirigirse a las principales ciudades según convenga y marcando la circulación vial desde ese punto.

Los cambios establecidos en la ciudad dejan una preocupación en el paisajismo ya que el objetivo del asentamiento de la nueva estación era perder esa condición antes del límite y trasladarla a la permanencia de un nodo es decir que todos los puntos de la ciudad se muestren unidos en el centro lo que ha marcado un sistema de expansión radial permanente para la ciudad en relación con el tiempo. Es así como se observa la repartición y lotización en 1901 cuyos datos se tiene una aproximación de la extensión en el texto de (Cepeda, 2003) en donde se comprende un número limitado de manzanas cuyos asentamientos corresponden a viviendas, pero en su mayoría a la agricultura y con el pasar del tiempo los equipamientos públicos de comercio, educación, religiosos, son llevados al centro de la ciudad y los que tienen fines agrícolas ya son determinados a sus alrededores.

Gráfico 3. Extensión de la mancha urbana de Riobamba en 1905.



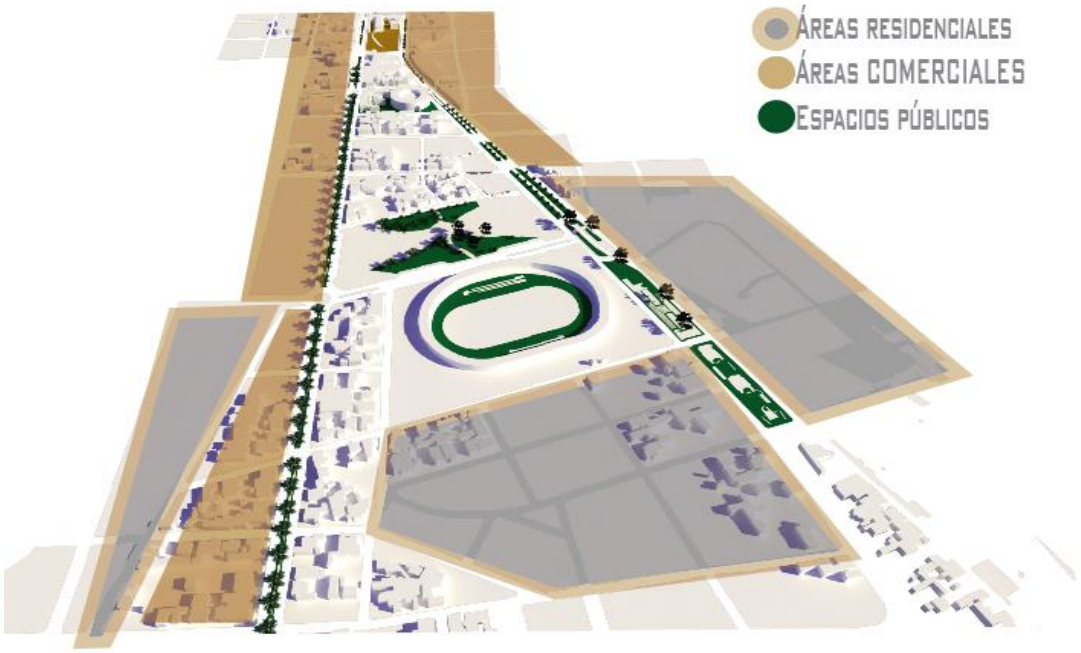
Fuente: (Páez, 2017)

La estación de tren que forma parte de la Movilidad Urbana que marcó o formó parte importante para el trazado de una estructura de circulación, la cual fue inaugurada en enero de 1925, los pobladores a su alrededor buscaban sacarle el mayor provecho a este equipamiento público dando así el asentamiento de varios centros que buscaban complacer a los pasajeros en alimentación hospedaje comercios cuya finalidad era lucrar con la oportunidad que este equipamiento prestaba a la ciudad con los viajes realizados desde Durán a Quito y Guayaquil. Es así como se evidencia en el gráfico que la ciudad se constituye en sus inicios de 1901 con un número limitado de manzanas un aproximado es de 60 que están repartidos entre viviendas

comercios y espacios vacíos cuyas manzanas vacías pronto formarían parte de una de las ahora construcciones o edificaciones. Se evidencia en ese entonces la construcción y funcionamiento de los inmuebles dando así una tipología según el libro de (Páez, 2017) en donde menciona que "estas construcciones son en su mayoría de 2 plantas balaustradas con un techo de teja y puertas y ventanas de madera que constituyen el centro histórico de la ciudad y en la actualidad se puede constatar de los mismos".

No hay que olvidar que el fin de un equipamiento es del uso que la población le da al mismo en este caso los habitantes usan a este como un punto de encuentro, en donde también se da el intercambio de productos, así como artesanías y en ese entonces lo denominaban las tardes del correo en donde los pobladores aprovechaban para retirar su correo, encomiendas, etc. Sin embargo, nace la preocupación del municipio ya que ellos mencionan que se está convirtiendo en un punto de convergencia habitual y peligroso citando sus palabras como "la primera que se presenta a la vista del viajero, y que por lo mismo debe hallarse, si es posible mejor arreglada que las otras", se está convirtiendo "en un lugar de verdadero peligro, por los huecos que han dejado las personas que de ella han extraído grandes porciones de tierra".

Gráfico 4. Áreas que se definieron a partir del asentamiento del ferrocarril en el interior de la ciudad



Fuente: Elaborado por Jefferson Fonseca

De acuerdo al constante incremento y desarrollo de la población de la ciudad de Riobamba en su infraestructura su organización urbana y su nueva adaptación arquitectónica con sus construcciones y diferentes sistemas constructivos llegan a una denotación de espacios públicos como parques plazas mercados conocidos así en ese tiempo donde adoptan nuevos códigos y procesos para los cuales no desaparecen a con el pasar del tiempo y son desplazados a puntos de estratégicos que conectan la ciudad y a través de los cuales se concentra la población y la mayoría de sus centros comerciales y de distribución. Teniendo así un gran cambio desde la llegada del traen en 1905 en su organización urbana y su avance arquitectónico que son reflejadas en sus construcciones en esos tiempos llamados vacíos urbanos que hoy forma parte del centro histórico cuyo eje principal fueron las plazas y la estación del ferrocarril trazando así sus ejes principales.

CAPITULO III.
METODOLOGIA

3.1. Descripción de la metodología que se aplicara en la investigación

Para esta investigación se realizará un análisis histórico de la ciudad de Riobamba, su morfología y su funcionamiento a través de la recopilación y lectura de antecedentes para establecer referentes básicos de cómo se trasformó a la llegada del tren, a continuación se realizará un diagnóstico de los cambios generados en la ciudad a la llegada de este medio de transporte, cómo se modificó su estructura urbana y su influencia en el contexto local así como el lapso de tiempo que duró antes de su decadencia, con un análisis retrospectivo del antes y después se establecerá una lectura real con el fin de poder entender la influencia tanto positiva o negativa en la ciudad y los cambios que generó la llegada de este medio de transporte en el aspecto demográfico poblacional conociendo sus cambios sociales, económicos y turísticos.

3.2. Tipos de investigación

La investigación se basa en una metodología de enfoque cualitativo y exploratorio, así como de tipo descriptivo con el objeto de determinar el cambio urbano arquitectónico que ha tenido la ciudad a través del tiempo apoyando en la literatura académico científica, la investigación se determina por esta razón de tipo retrospectiva, de cohorte transversal. Además de publicaciones históricas se recurrirá a documentos y libros de la génesis ferroviaria del Ecuador centrada en la ciudad de Riobamba.

3.3. Método

3.3.1. Búsqueda bibliográfica

Para la búsqueda bibliográfica se analizaron varios textos históricos, urbanísticos, tesis, y artículos en los que se brinde un análisis de la ciudad de Riobamba a través del tiempo, referido de forma específica a la información histórica del ferrocarril, con ello se estableció una línea cronológica con el fin de realizar un análisis comparativo entre estos documentos.

Se accedió como punto de partida al libro de Franklin Cepeda Astudillo “Riobamba en el primer cuarto de siglo XX” en este libro se obtuvo varios datos históricos de cómo fue el trazado

urbano de la ciudad en la antigüedad basado en los esquemas actuales o planos catastrales de la ciudad, así como los datos más importantes de cómo cambió la misma a través del tiempo mediante sus obras, aspectos culturales y sociales.

Para el análisis urbano arquitectónico se tomó en cuenta varios de los datos de la tesis realizadas por Renato Páez Vallejo titulada "Obsolescencia del vacío urbano, el espacio público como estructura: museo ferroviario" en el mismo se encuentra una descripción detallada de los mapas urbanos y cambios que tuvo a través del tiempo, tomado como punto de referencia a (Cepeda, 2003), en el que el autor recopila la información para elaborar una propuesta de una nueva estación para el ferrocarril de Riobamba; también se encontraron tesis relacionadas al crecimiento urbano, vialidad, movilidad, influencia de las calles mayor transitadas, vacíos urbanos.

Además de estos documentos referentes se obtuvo los siguientes fuentes de información secundaria relacionada a esta investigación a saber: "Análisis del crecimiento urbano no planificado y su incidencia en los problemas de vialidad y tránsito de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo" por Gabriela Mora Rodríguez, en este trabajo se recopiló la información de mapa de planos catastrales en la actualidad además de mapas antiguos, habitantes, hectáreas de la ciudad de Riobamba, "El vacío como espacio integrador: estudio urbano de la av. Unidad nacional entre la av. Carlos Zambrano y la av. la Prensa" por Cristhian Edgar Asitimbay Velata, en esta tesis se definieron varios de los conceptos a utilizar como espacio urbanos, arquitectónicos para establecer una mejor comprensión del cambio que tuvo la ciudad a través del tiempo, "Las ciudades en la historia "de Eduardo Kingman, cuyo segundo tomo relata las razones por las que el ferrocarril dejó de funcionar una vez que se estableció en la ciudad, mostrando las consecuencias a partir de este hecho y la consecución de obras posteriores generadas.

3.3.2. Datos históricos de la población a través del tiempo

Una vez realizado un análisis documental exhaustivo, se establece esquemas comparativos de sus datos urbanos, arquitectónicos e históricos basados en la información de planos catastrales de la municipalidad de Riobamba en la actualidad, así como la información planimétrica de la estación según su sitio web (EstaciondetrenRiobamba.com). Con estos

insumos se establece datos cardinales importantes para el establecimiento de una línea de tiempo, de la misma forma se encontró datos socio demográficos importantes que se detallan a continuación:

Tabla 1. Población a través del tiempo:

Año	**Número de habitantes**
a) 1885	18.000
b) 1886	12.000
c) 1904	12.000
d) 1906	Alrededor de 22.000
e) 1909	Alrededor de 22.000
g) 1921	Alrededor de 20.000
h) 1925	20.000
i) 1930	Menos de 30.000

Fuente: Tomado de (Cepeda, 2003)

Tabla 2. Proyección de la población de Riobamba

AÑO	**HABITANTES**
2014	157.042
2015	159.842
2016	**162.692**
2017	165.593
2018	168.545
2019	171.551
2020	174.609
2021	177.723
2022	180.891
2023	184.117
2024	187.399
2025	190.741
2026	194.142
2027	197.603
2028	201.126
2029	204.712
2030	208.362
2031	212.077
2032	215.859
2033	219.707

Fuente: tomado de (Mora, 2016)

Tabla 3. Superficie en hectáreas de la antigua Riobamba

ITEM	AÑO	SUPERFICIE EN HECTAREAS
1	1799	4,40
2	1799 hasta 1904	29.37
3	1904 hasta 1912	115,28
4	1912 hasta 1921	137,47
5	1921 hasta 1940	156,41
6	1940 hasta 1947	480,55
7	1947 hasta 1960	486,39
8	1960 hasta 1972	565,60
9	1972 hasta 1983	711,41
10	1983 hasta 1990	1000111,27
11	1990 hasta 1996	2000226,27
12	1996 hasta la actualidad	4000325,18

Fuente: Tomada de “transformación del paisaje urbano”(Ruiz, 2020)

3.3.3. Recopilación de información de la estación del tren de Riobamba

Para esta información se recopiló la información de varios textos hasta llegar a los datos de la actualidad proporcionados por la ilustre municipalidad de Riobamba, datos establecidos a través de su página web en donde recalca su historia, sin embargo, en esta página se encontrará más datos turísticos que históricos datos urbanos arquitectónicos qué es lo relevante para el presente trabajo.

Fotografía 6. Estado actual de la plaza Alfaro estación de Riobamba.

Fuente: Google Street View 2021

En esta imagen se aprecia la actual estación del tren y cómo está avenida evolucionando a través del tiempo gracias a las intervenciones de la municipalidad a continuación se presentará

un gráfico que detalla el cambio de la estación según un esquema arquitectónico tomado de libro obsolescencia del vacío urbano en la ciudad de Riobamba:

Fotografía 7. Antigua estación del Tren

Fuente: (Freire, 1992)

La estación del ferrocarril se ubicó en las calles: Av. Daniel León Borja y Carabobo, esta fotografía pertenece al año 1925, donde se visualiza un importante conglomerado de personas producto de la presencia del mismo, destacando claramente la arquitectura de ese entonces particularmente formada por un techo de dos aguas aporticado con una estructura de madera para la recepción de pasajeros comerciantes e intercambio de productos; aún no estaba definida una plaza en sí.

A través del tiempo la estación del ferrocarril ha venido cambiando constantemente desde su asentamiento definitivo en 1925, a través de este equipamiento también han cambiado los espacios definidos a su alrededor teniendo como usos principales el comercio, espacios administrativos, espacios públicos y áreas residenciales; a continuación se presenta la evolución

de la estación del tren a través del tiempo basado en esquema del libro obsolescencia del vacío urbano:

Gráfico 5. Volumetría de la antigua estación de ferrocarril 1925

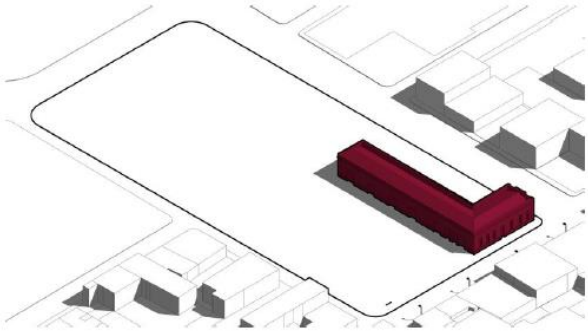


Gráfico 6. Volumetría del contexto urbano de la estación 1930-1975

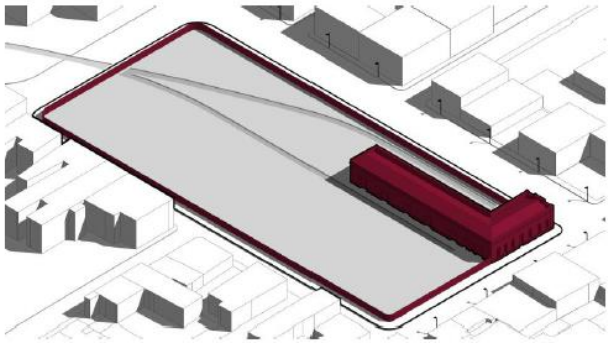
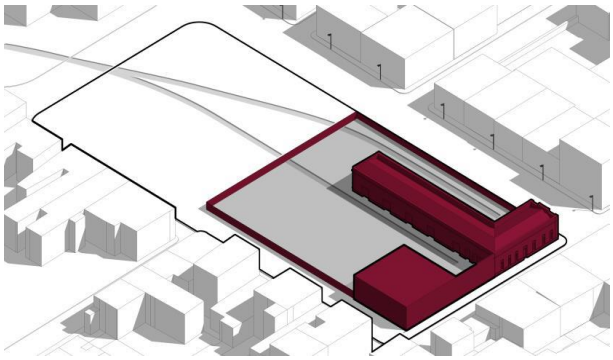


Gráfico 7. Volumetría de la actual estación del Ferrocarril 2010-2021



Fuente: (Páez, 2017)

De acuerdo con la evolución de la estación del tren desde 1924 en su primer asentamiento se convierte en el elemento principal del tejido urbano, a través del cual se aglomera en la población y definen a su alrededor los espacios y usos de suelo anteriormente mencionados, este equipamiento ha ido evolucionando de acuerdo a la época y economía de la ciudad. El segundo

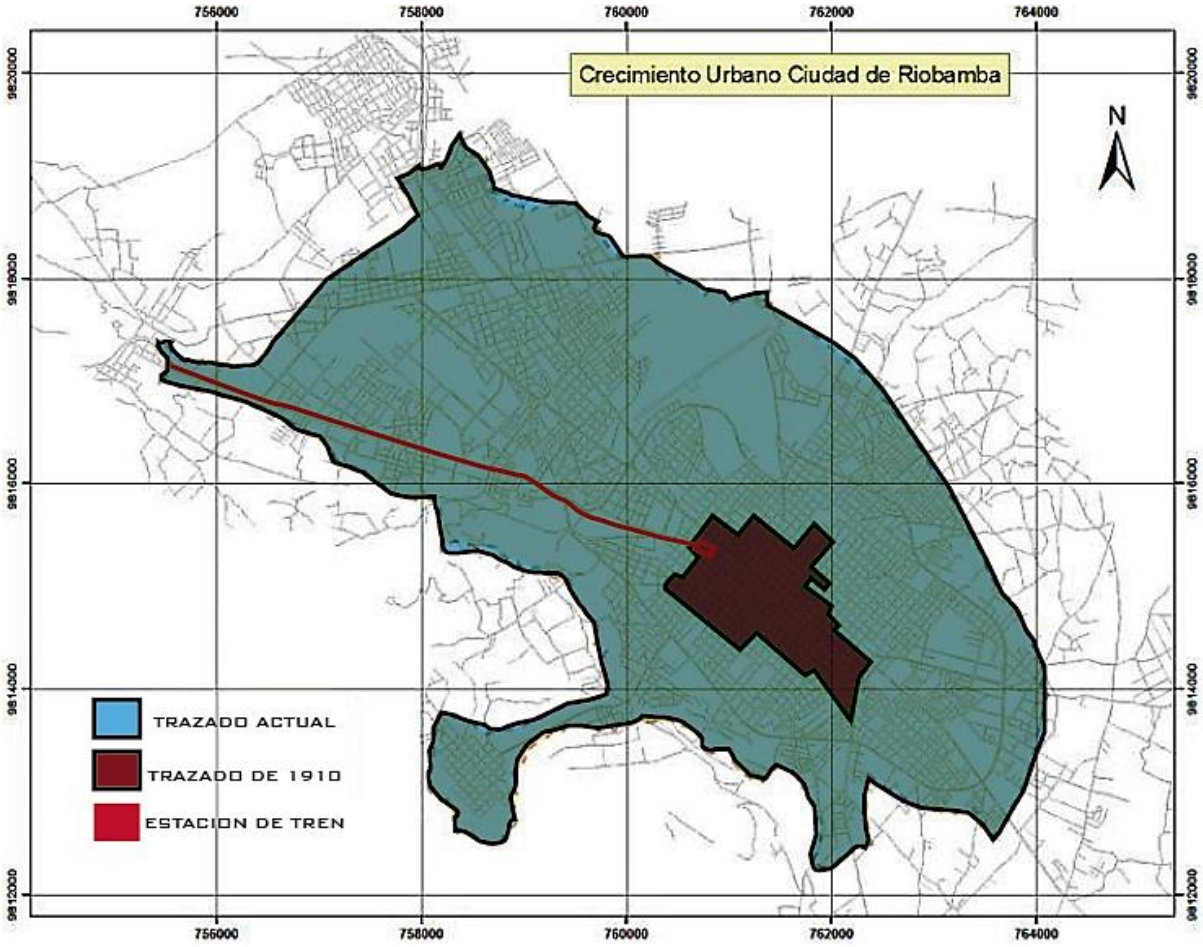
momento corresponde a 1975 en donde el decaimiento de la era del ferrocarril es muy notoria, debido a la falta de mantenimiento de las vías férreas, esto genera un vacío urbano y la estación tienden al desuso por lo cual se ve obligada hacer rodeada por más alta seguridad que la hace inaccesible, a su alrededor se propaga la inseguridad de la ciudad hasta el día de hoy. En el último momento se opta por una adecuación de dos volúmenes que conforman la estación manteniendo un rasgo histórico con uno contemporáneo en su forma, a través de este se divide el terreno y la mitad noroeste se ve fraccionado por un mallado que separa la plaza Eloy Alfaro, se conserva las líneas férreas que atraviesan la mitad de la plaza además de darle un tratamiento de adoquín en los puntos de encuentro y áreas de descanso.

3.3.4. Comparación de la extensión urbana a través del tiempo de la ciudad de Riobamba

A través de los mapas recopilados de diferentes textos se realizará un levantamiento de información que permita comprender de una mejor manera cuál ha sido la influencia que generó el ferrocarril en la ciudad de Riobamba teniendo en cuenta que al ser una ciudad con un trazado urbano organizado hubo barrios que crecieron de forma urbano arquitectónica mucho más que otros, es decir según los planos catastrales o esquemas realizados en su época se puede ver claramente que hay barrios que tienen una población mucho mayor a otros por lo cual a través de esta comparación se facilitará la comprensión respecto a la influencia de este medio de transporte en la zona céntrica así como en sus alrededores.

Para la comparación a través del tiempo se ha recopilado varios planos catastrales, esquemas, mapas urbanos arquitectónicos de la ciudad que se han venido presentando a lo largo de la carrera de arquitectura y también facilitados por el municipio de Riobamba 2016 - 2019 en los cuales se aprecia un claro cambio de la urbanización, el tejido urbano y el cambio de movilidad a través del tiempo, estos mapas fueron realizados mediante esquemas en su época y en la actualidad se trabajará con el programa autocad 2016 qué permite la representación gráfica a escala real de la ciudad como también el levantamiento 3D de las partes más importantes a las cuales se ha denominado hitos de la ciudad de Riobamba para reflejar la influencia del ferrocarril.

Gráfico 8. Comparación de la mancha urbana 1910 a la actualidad



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano (Mora, 2016)

En este plano se representa la ciudad urbana en 1912 es decir a los inicios de la llegada del ferrocarril que fue en 1905, cómo se observa la mancha verde corresponde a la extensión de esa época y como a través del tiempo se ha venido incrementando por su población, hectáreas determinado por varios factores como la expansión urbana de acuerdo a su mejoramiento de calidad de vida, el cambio de movilidad que ha venido progresando a través del tiempo y que ha definido la trama urbana de la ciudad así como marca hitos en cada una de los barrios, es decir la ciudad se ha venido definiendo a través de un centro cuyo trazado es particularmente español denominado damero en el cual parte de una plaza y alrededor el uso de suelo compartido es de uso residencial comercial y dejando el uso industrial alrededor de la ciudad,

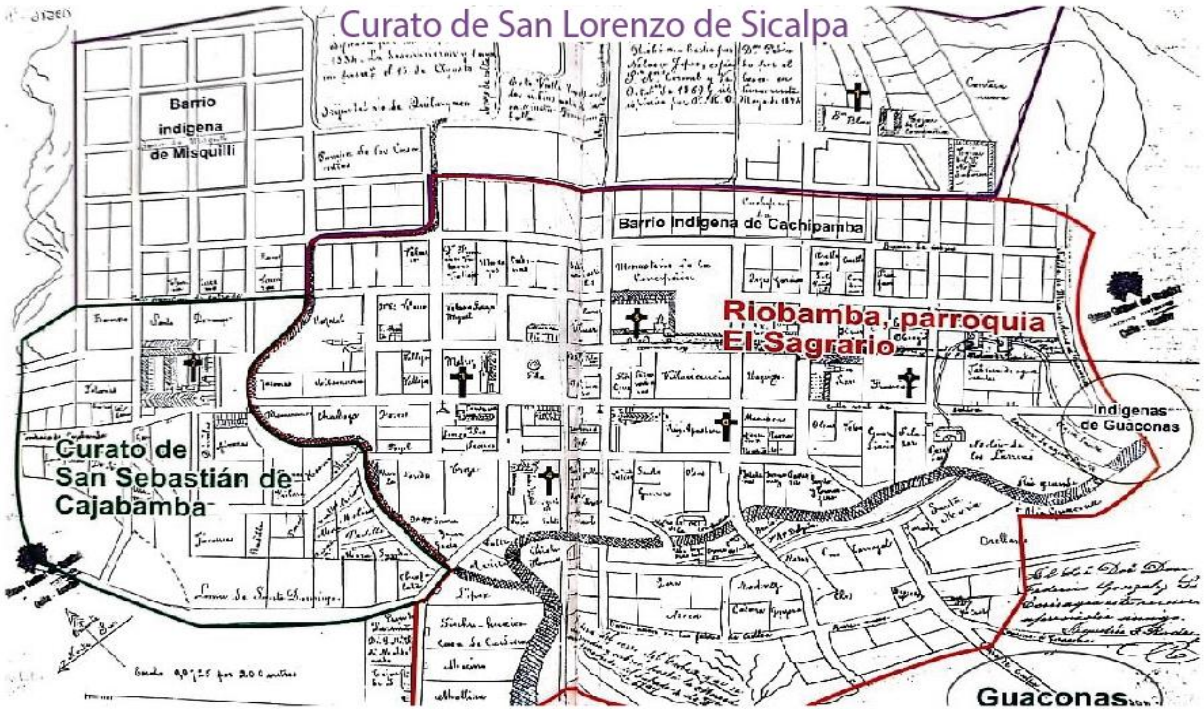
CAPITULO IV
RESULTADOS

5.1. Proceso histórico de la ciudad en torno a la llegada del tren.

5.1.1. Trazado de la antigua Villa de Riobamba 1750

La extensión de la ciudad de Riobamba estaba conformada por conventos iglesias y edificios, no era nada moderno sino muy antigua nada en comparación con las más bellas ciudades como lo era Quito en ese entonces su forma era circular y estaba rodeada por suburbios, el cuerpo de la ciudad tenía como orden una planta plana irregular con calles amplias rectas y empedradas, posee una Plaza Mayor cuadrada y en su interior tenía una pila octangular de piedra labrada y pulida.

Gráfico 9. Plano de la Villa Riobamba 1750-1796



Fuente: (Cepeda, 2003)

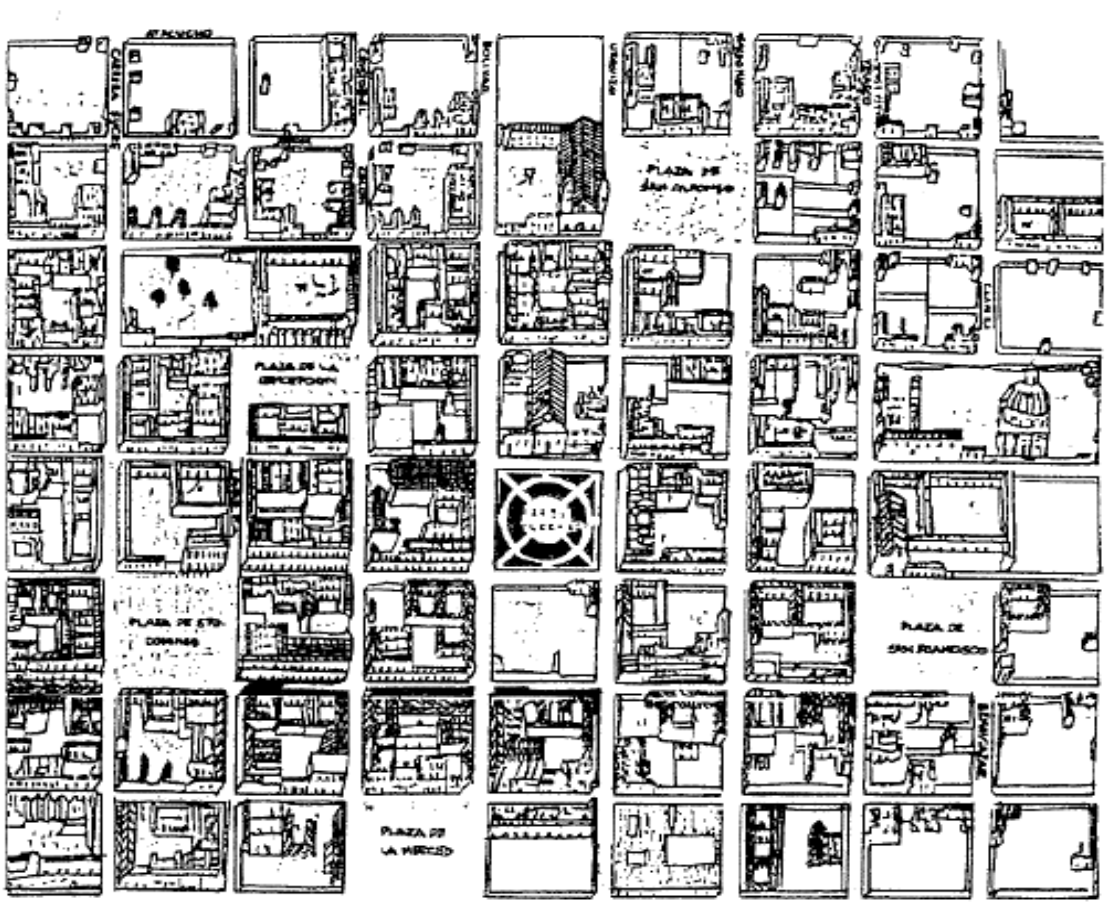
Los suburbios tenían como residentes en su mayoría a indígenas y mestizos y estaba conectado directamente al suburbio de Cajabamba que conduce directamente a la Plaza Mayor. La arquitectura de ese entonces constaba de la mayoría de las casas con una planta baja casi

todas hechas con piedra y cal y muy pocas con adobe, la parte central consta con techos de teja, pero en los suburbios la mayoría son techos de paja las casas están conformadas por patios internos empedrados y corredores con ladrillos fachadas glamurosas y losas de piedra de color plomo.

5.1.2. Trazado de la ciudad de Riobamba 1799-1900

Antes de la llegada del ferrocarril la ciudad del Riobamba estaba dirigida y diseñada a crecer concéntricamente gracias al trazado de damero, esto se mantuvo hasta 1900 ya que a partir de esta fecha se comienza con un trazado de las líneas férreas que llegarían al centro de la ciudad a partir de 1905 cambiando totalmente la morfología de la ciudad y su estructura urbana haciendo que crezca aceleradamente y de una forma irregular.

Gráfico 10. Primer trazado de la ciudad de Riobamba 1799



Fuente: (Mora, 2016)

En sus inicios la ciudad de Riobamba se asentaba cerca de la Laguna de Colta sin embargo debido a un terremoto en febrero de 1797 se ve obligada a migrar a las llanuras de Tapi cuyo asentamiento geográfico parcialmente plano y cuya única Loma bautizada como la Loma de Quito sería su nueva ubicación constando con un número de 38 hectáreas. Inicialmente para la construcción de la nueva Villa se propuso un nuevo trazado basado en un damero regular gracias a su nueva ubicación ya que no tenía pendientes pronunciadas sus manzanas serían repartidas alrededor de una plaza central y un perímetro cuadrado dándole una forma de una gran Cruz para dividir todos sus barrios y así delimitar su nuevo trazado en 1799 como se observa a continuación en el Gráfico 10.

Para su nueva configuración urbana la ciudad avanza segundos lineamientos de su época teniendo como centro principal la actual plaza Maldonado y a sus alrededores se ubican los principales de edificios administrativos, la iglesia, conventos, centros de salud y los núcleos de los barrios más populares que actualmente se han expandido, en algunos casos sobre poblándose y en otros manteniendo su configuración inicial y respetando el número de viviendas en una manzana.

Fotografía 8. Esquema de la antigua Villa Riobamba después de su asentamiento

Fuente: (Ruiz, 2020) fotografía que muestra la arquitectura de la ciudad y su trama urbana antes de 1900

Gracias a este esquema se rescata varias de las edificaciones aún existentes en donde se señala las primeras construcciones, antiguamente estas se construyen en base a sistemas de tipo vernáculo con estructuras de madera, sus pechos eran tímpanos recubiertos con tejas en algunos casos y en muy pocos con paja, sin embargo desde ese entonces se respeta la particularidad de mantener el patio interno de las viviendas, ya que en ese entonces la unión de varias casas formaban haciendas que con el tiempo fueron desapareciendo de acuerdo al crecimiento de la ciudad que exigían un mayor número de viviendas en un menor espacio.

Fotografía 9. Construcción del colegio Maldonado 1830

Fuente: (Kingman, 1989)

Para ese entonces la ciudad avanzaba con un proceso urbano poblacional muy lento tanto en su movilidad como en la construcción de sus obras, y estás basadas de sistemas constructivos que no iban a la par con las ciudades mayor pobladas del país como Quito y Guayaquil. sin embargo para 1830 Riobamba se posiciona de manera importante al constiuir la sede de una Corte Suprema en 1846, una diócesis en 1865 y se funda el Colegio Nacional Maldonado en 1867.

5.1.3. Trazado de la ciudad de Riobamba 1900

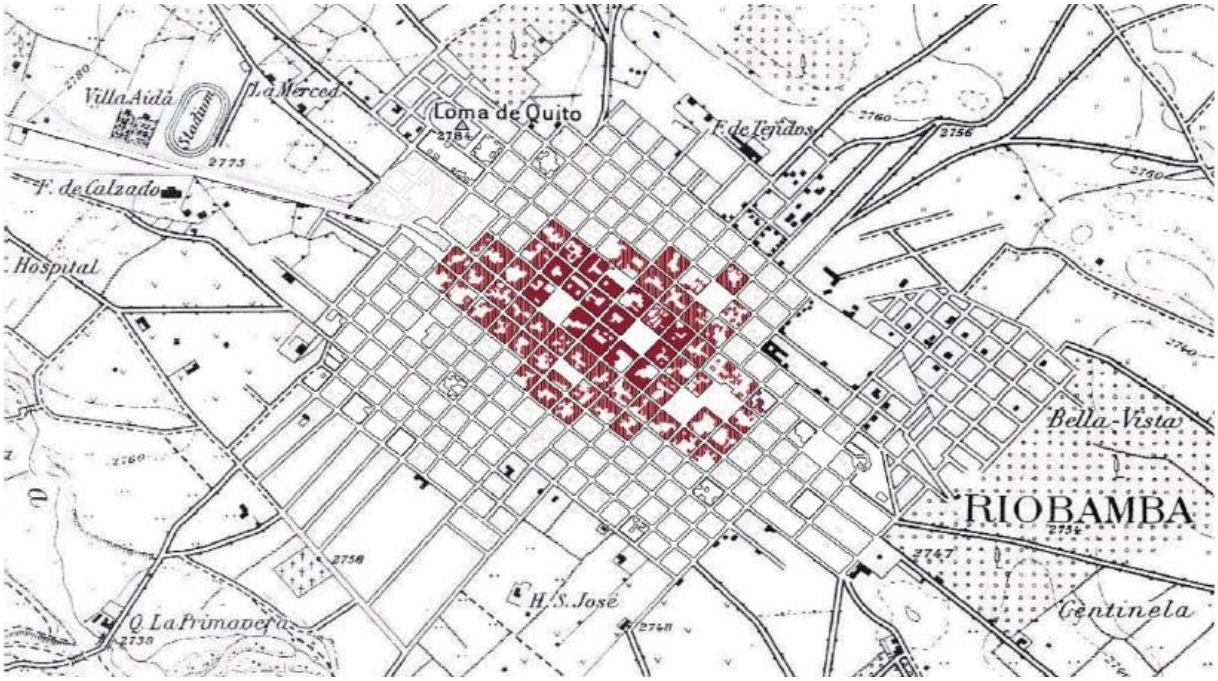
A medida que la ciudad va creciendo las obras arquitectónicas toman nuevas medidas como que cada uno de los equipamientos tengan un muro o cerramiento mínimo de 2 metros de altura, así como sus fachadas deben ser pintadas de color rojo para hacer una distinción de sus viviendas cada plano que se construya debe pasar por el municipio elaborado por un profesional.

Fotografía 10. Entorno urbano en 1900

Fuente: (Cepeda, 2003)

Desde 1900 desde el punto de vista morfológico y la dinámica de la ciudad presenta una zonificación particular en donde su planificación era concéntrica y se ve afectada en un crecimiento longitudinal a través de sus calles principales las cuales son la avenida 10 de Agosto, Primera Constituyente, Veloz, Av. Unidad Nacional y Daniel León Borja calles en donde es el actual emplazamiento de la estación ferroviaria, en estas calles fue en donde se desarrolló la arquitectura moderna y hace una ruptura entre lo histórico y contemporáneo desarrollado con mejores servicios y nuevos sistemas constructivos gracias a esto la actividad poblacional buscó habitar estas calles dejando a un lado sus arterias secundarias cómo es la calle Guayaquil en donde su actividad era escasa.

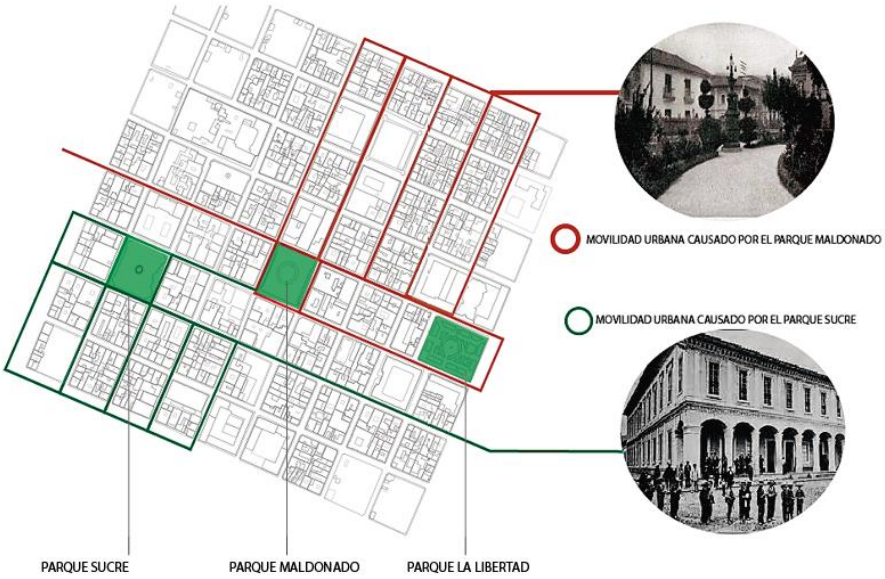
Gráfico 11. Mancha Urbana 1901



Fuente: (Páez, 2017) en rojo extensión de la Mancha urbana 1901

En esta marcha urbana se observa claramente la trama que se va llevando desde 1901 que deja vacíos urbanos destinados a las plazas principales debido a que es un trazado como el anterior mapa y un damero este tiende a crecer concéntricamente, a la llegada del ferrocarril se nota claramente como la mancha urbana es apenas de 60 manzanas teniendo como punto de partida al espacio dedicado a la estación actual del ferrocarril. Además, se nota claramente una acumulación de viviendas, comercio, fuentes de ocio, que se acumulan conjuntamente en las manzanas, lo que no ocurre en las manzanas a su alrededor que son poco habitadas y con un número máximo de viviendas, mucho menor a las del centro histórico es decir que en el centro se presenta una acumulación poblacional mientras que a su alrededor las personas no tienden a asentarse.

Gráfico 12. Movilidad causada por las plazas principales



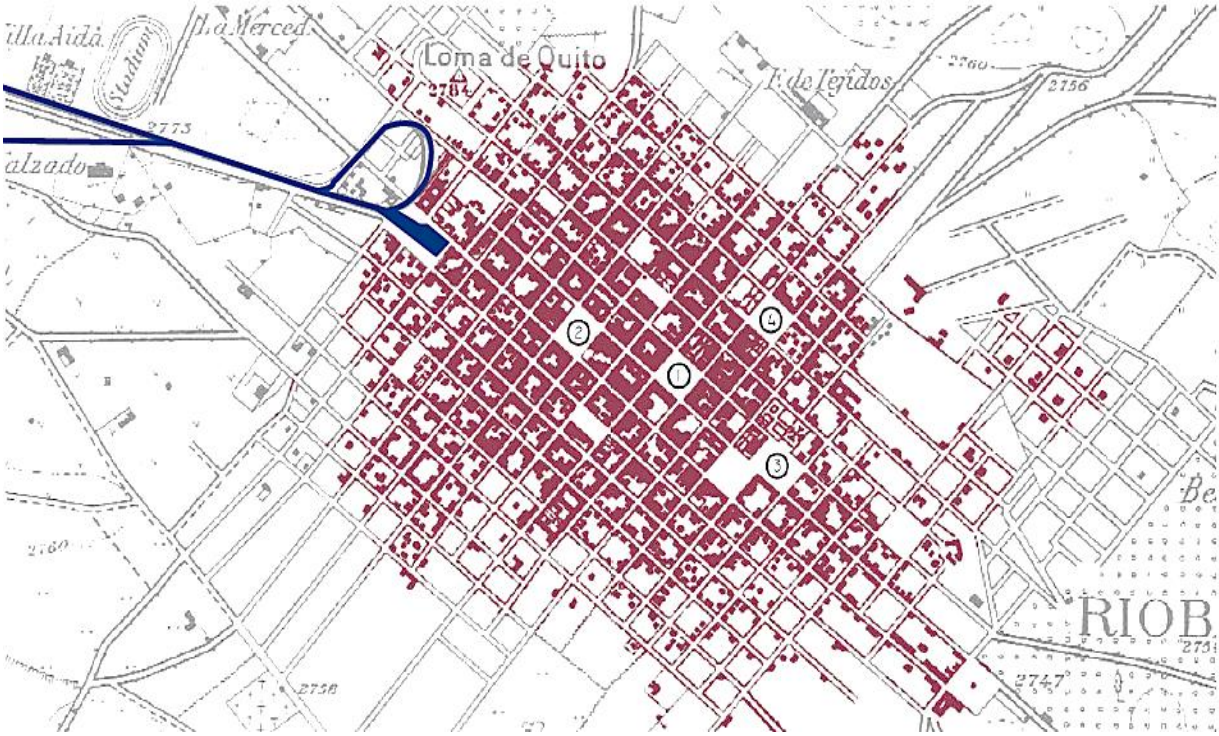
Fuente: en rojo flujo de movilidad a partir del parque Maldonado y en verde flujo de movilidad a partir del parque Sucre

Antes de la llegada del ferrocarril estas dos plazas determinaban la trama urbana de la ciudad así como su trazado, a partir de estas se crean ejes en donde el flujo de movilidad es mayor, es así como las calles 10 de Agosto, Primera Constituyente, son las que determinan la demografía poblacional y sus obras de construcción, sin embargo (Páez, 2017) señala que: "No es sino hasta el inicio de las actividades ferroviarias, como sistema para unir a un país hasta entonces desarticulado, que se producen los cambios más significativos en la forma urbana. Si bien el crecimiento urbano depende de más factores que la llegada de un nuevo medio de transporte, en este particular caso en consecuencia de la unificación del territorio nacional y la dinamización de la economía se puede observar que el acontecimiento tuvo importantes efectos en la morfología de la ciudad". Lo que marca un hito fundamental es los aspectos de cambio urbano.

5.1.4. Trazado de la ciudad de Riobamba a la llegada del ferrocarril en 1905

La ciudad a partir de la llegada de este equipamiento cambia su morfología y su crecimiento es muy acelerado, la ciudad tiene una población de 10000 habitantes y hasta la culminación y asentamiento de la estación del ferrocarril llega a tener alrededor de 30000 habitantes, esto se ve afectado también en el crecimiento territorial que de 38 hectáreas pertenecientes a 1800 y esta crece a 128 hectáreas para 1905 y para 1930 llega a tener 425 hectáreas como se observa en el gráfico todas estas hectáreas tienen punto de inicio qué es la estación del ferrocarril.

Gráfico 13. Mancha urbana 1905-1930



Fuente: (Páez, 2017) en rojo extensión urbana a 1930 puntos 1, 2, 3 y 4 vacíos urbanos destinados a las principales plazas de la ciudad, en azul vías férreas y estación del ferrocarril

En este gráfico se observa claramente como a la llegada del ferrocarril la extensión urbana aumenta en el centro histórico de la ciudad provocando un incremento y una acumulación de uso residencial comercial como intercambio que se produce en ese tiempo gracias al asentamiento de la estación actual, lo cual hace que las personas se dirijan alrededor de este equipamiento, lo que genera que la calidad de vida de ese sector sea más llamativo que vivir en zonas alejadas, se observa claramente cómo son las viviendas a los alrededores las cuales no

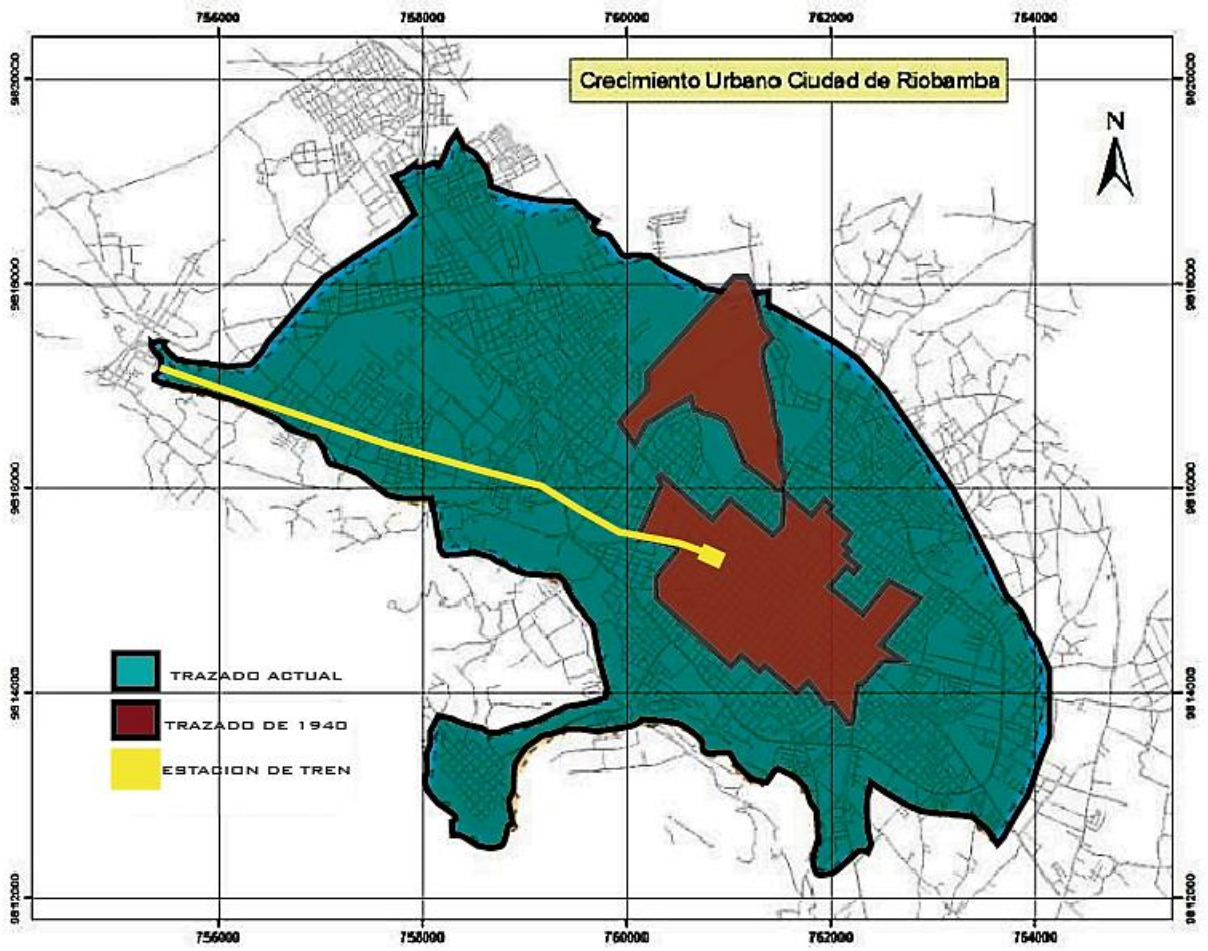
sobrepasan el número de 5 por manzana, sin embargo alrededor del ferrocarril en una sola manzana se pueden encontrar hasta 15 viviendas y espacios comerciales. Además, se siente la necesidad de generar espacios y puntos en común para la gente que habita ese sector debido a que el tren genera fuentes de trabajo, y los intercambios que se dan son de gran afluencia comercial por lo que la gente tiende a reunirse a sus alrededores.

Fotografía 11. Parque Maldonado antes de la ubicación de su monumento central

Fuente: (Cabrera, 2010)

Hasta 1940 la transformación de la ciudad en su trama urbana va cambiando constantemente gracias al auge del ferrocarril, la población riobambeña ya sea propio de este equipamiento, categorizando a su alrededor los usos definitivos de suelo, los principales son de comercio administrativos y viviendas, los hitos para ese entonces ya se han definido a partir de las calles principales las cuales son la calle Daniel León Borja, José Veloz, calle Guayaquil, y alrededor de estas calles se levantan los principales de espacios públicos, la extensión territorial es de 1000111,27 hectáreas con una población aproximada de 35000 habitantes, a partir de esto se da mayor importancia a la construcción y mejoramiento de edificaciones así como a la infraestructura del centro de la ciudad.

Gráfico 14. Extensión urbana 1900-1940



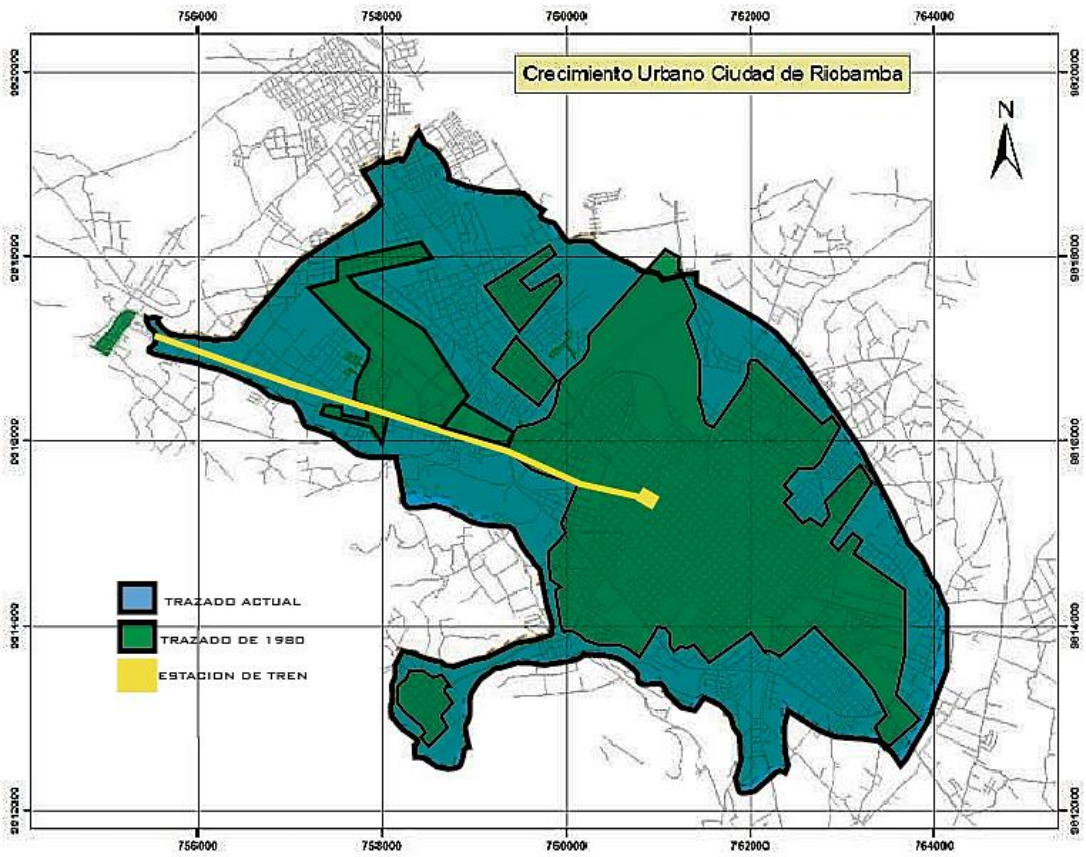
Fuente: (Mora, 2016)

5.1.5. Trazado de la ciudad de Riobamba 1980

Desde 1905 la morfología urbana presenta una gran transformación debido al uso y ocupación del suelo que se va dando en el transcurso de esos años, la apropiación de los ciudadanos es primordial para la caracterización de su trazado y su expansión. las edificaciones construidas con un uso principal de vivienda se van potencializando y cambiando su uso al comercio, además surge la necesidad de adecuar todos los espacios públicos para dar un mejor paisaje urbano a quienes visitan la ciudad así mejorando varios inmuebles, creando hitos y puntos de encuentro. con una población aproximada a 100.000 habitantes hasta 1990 y una aproximación de 2900 hectáreas. Riobamba actualmente es modelo de una ciudad intermedia con un crecimiento urbano acelerado y una expansión territorial muy discontinua a su trazado

principal sin embargo aún está centrada en la agroindustria y va incrementando la industria manufacturera y la importancia en la construcción.

Gráfico 15. Comparación de la Mancha urbana de 1980



Fuente: (Mora, 2016)

A través de la lectura de estos mapas se concluye que en su inicio el ferrocarril llega como un punto principal en el límite de la aglomeración poblacional que para ese entonces crecía concéntricamente alrededor de sus plazas principales generando importancia sobre su trazado principal de damero, sin embargo, hasta 1904 tiene una extensión de 115 hectáreas en comparación a 1925 en donde se implanta definitivamente el ferrocarril que llega obtener 126 hectáreas y al final del auge del tren se extiende a 486 hectáreas con una población aproximada de 35000 habitantes, para ese entonces los vacíos urbanos que existían se fueron adecuando constantemente y definiendo una estructura urbana a través de dichos hitos. para esta fecha el crecimiento poblacional cambió totalmente la morfología de la ciudad, y a pesar de la crisis financiera para 1975 el ferrocarril aún tenía gran influencia sobre la ciudad ya que en el

transcurso de estos años el uso de suelo que se definía alrededor de la estación se mantuvo y los rusos que se dijeron alrededor de las líneas férreas llevaron en constante el uso comercial, espacios públicos y residenciales, dicha influencia se mantuvo ya que la mayoría de asentamientos poblacionales se dieron a lo largo de estas líneas haciendo que la ciudad crezca de manera discontinua y llegando a una extensión territorial de 711 hectáreas y cuyos ejes de movilidad o calles principales desembocan en la estación.

5.2. Estado actual de la ciudad en el ámbito urbano arquitectónico tras la influencia y funcionamiento de la estación del tren.

5.2.1. Cambio de la trama urbana de 1974-2010

El cambio de la morfología urbana, así como su trazado se representa claramente en el Gráfico16 en el cual se observa a la ciudad de Riobamba en el 1974 y ha definido todas sus calles y con una particularidad que al comienzo de su centro se tiene la estación del ferrocarril y a su alrededor todas las edificaciones asentadas, es decir que a partir de este equipamiento se asientan todas las infraestructuras importantes, administrativas que rige la ciudad.

Gráfico 16. Plano de la ciudad de Riobamba1974

Fuente: (Páez, 2017) comparación de la mancha urbana de 1974 sobre el mapa de la actual Riobamba

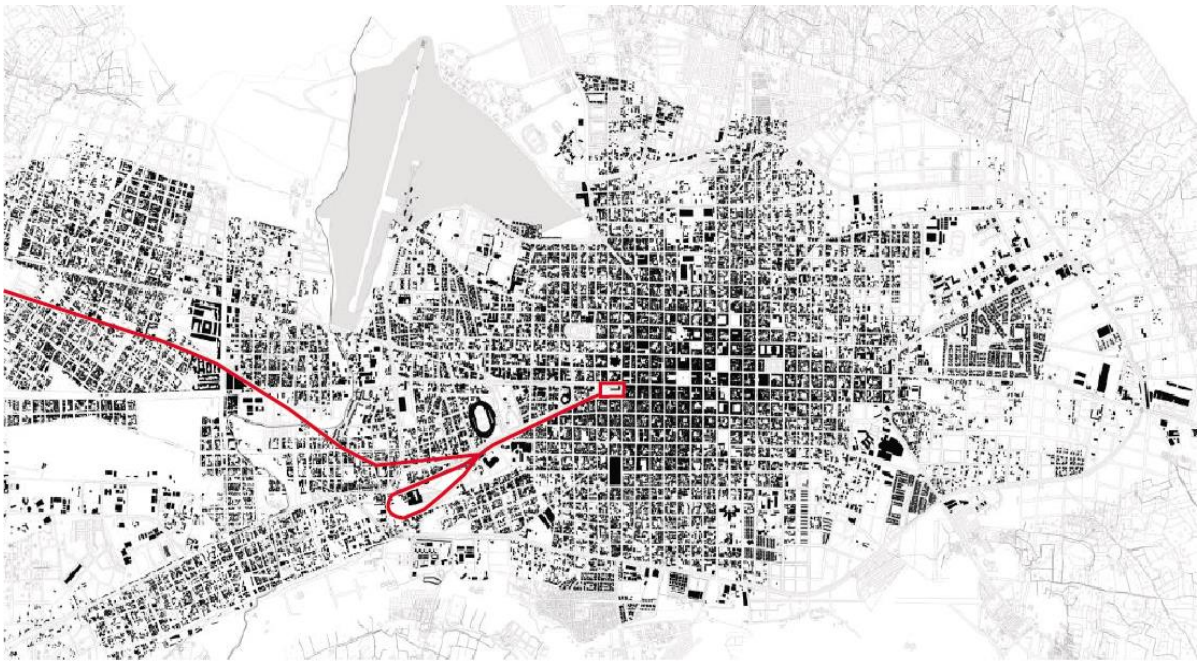
Los ejes viales se definen ya con salidas hacia Quito y Guayaquil y naturalmente partiendo del lote de la estación y cuya estructura convergen a su alrededor marcando así sus principales calles y avenidas que invita a todo aquel que pase a su alrededor al ingreso de la ciudad.

El mencionado gráfico en comparación al de 1930 tiene la misma condición y orden en su tejido y trama urbano delimitado por sus calles y avenidas, es decir éste continúa creciendo concéntricamente tomando como punto de partida la estación del tren, llenando todos los vacíos a su alrededor a excepción de los espacios públicos. No se determina un crecimiento urbano tan acelerado a sus alrededores sino más bien que todas las personas necesitan llegar al centro de la ciudad teniendo en cuenta que en 1974 es el fin de la era del ferrocarril con su asentamiento formal de equipamiento, que tiene más de un siglo de construcción.(Páez, 2017)

5.2.2. Cambio de la trama urbana de la ciudad de Riobamba en el 2010 a la actualidad

Considerando el criterio de (Páez, 2017) "En contraste se reafirma la estructura urbana que se extiende hacia el nor-oeste, el elemento persistente que se identifica es el trazado urbano que converge sobre la estación ferroviaria, y que, del otro extremo, se extiende hasta las salidas hacia Quito y Guayaquil".

Gráfico 17. Crecimiento urbano del 2010 sobre la actualidad



Fuente:(Páez, 2017)

La ciudad tiende a crecer exponencialmente a sus alrededores ya que tienen nuevas fuentes de ingreso y crece de forma descontrolada sin embargo ésta se sigue asentando y creciendo por las vías del tren que marcan las principales salidas al noroeste de la ciudad con dirección a Quito y la actual salida a Guayaquil conectando así la costa con la sierra.

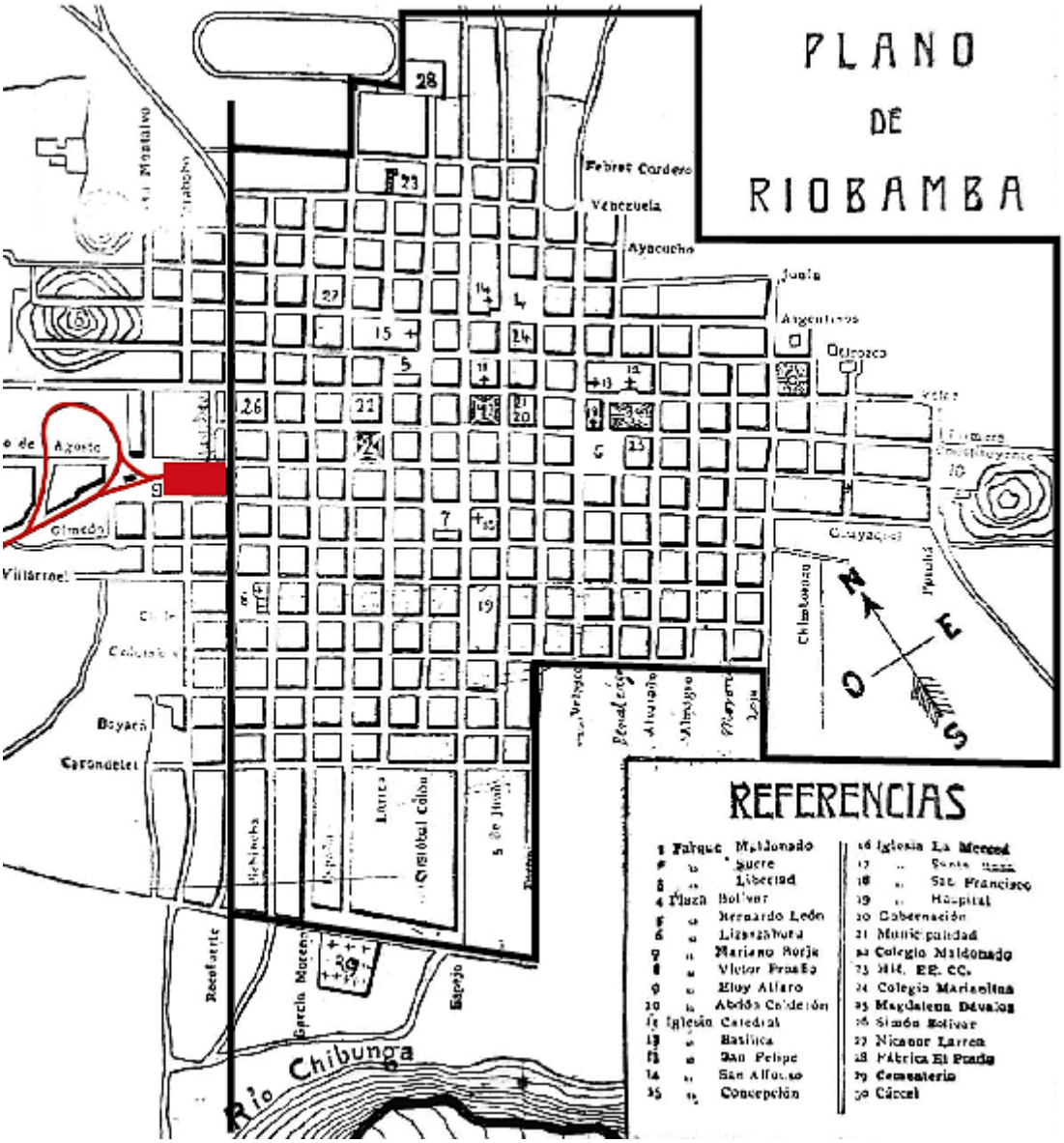
El crecimiento urbano de la ciudad de Riobamba es muy acelerado teniendo una comparación de 1974 al 2010, en la primera una extensión de 711,41 hectáreas y en la segunda un aumento a las 4000325,18 hectáreas hasta la actualidad. sin embargo sigue teniendo una influencia en este lapso de tiempo el asentamiento de este equipamiento ya que marca el inicio y el fin de una era pasando de lo contemporáneo a lo histórico que se lo puede afirmar cuando se transita por sus calles principales, y así reanudar y mejorar los vacíos o espacios públicos que llenan la ciudad como puntos de encuentro para todas las personas con una actividad comercial ya definida teniendo en cuenta que toda el área administrativa se ubica en el centro histórico de la ciudad y a su alrededor, en su mayoría lo conforman viviendas y espacios de comercio menores, a su alrededor se concentran las haciendas y el perímetro de las industrias.

5.2.3. Crecimiento de la ciudad y la división entre lo histórico y contemporáneo

En sus inicios la construcción del ferrocarril tenía como objetivo principal conectar la Costa con la Sierra, abaratando costos, y transportando el mayor número de pasajeros en el menor tiempo posible; en el caso de Riobamba al implantarse su estación en el centro de la ciudad cambió su morfología urbana y su tendencia de crecimiento poblacional, además que el trazado de las líneas férreas cruzan y dividen a la ciudad en dos partes, la estación del ferrocarril marca el punto de aglomeración de la antigua Riobamba llamada en la actualidad como el centro histórico en donde se conglomeran las primeras viviendas de su trazado original, plazas, parques, que en la actualidad se definen como hitos y a través de los cuales los residentes se ubican con facilidad, ya que la arquitectura del centro histórico es casi particular conformado con un estilo ecléctico, muy vistoso que rodean el parque Maldonado, el parque Sucre, el parque La Libertad, el parque Eloy Alfaro entre otros. Por otro lado, la parte conformada por las líneas del ferrocarril que alrededor se asientan espacios públicos, residencias, comercios cuyo sistema constructivo y diseño tienden a lo contemporáneo utilizan el hormigón armado, como principal sistema de construcción, espacios públicos diseñados como el parque Guayaquil, la plaza de Toros, el estadio Olmedo, el terminal terrestre que son puntos de aglomeración poblacional y

todos estos son a través del eje marcado por el ferrocarril y sus calles principales las cuales son la avenida Daniel León Borja y Unidad Nacional.

Gráfico 18. Mapa de Riobamba a la llegada del tren y su área histórica 1945

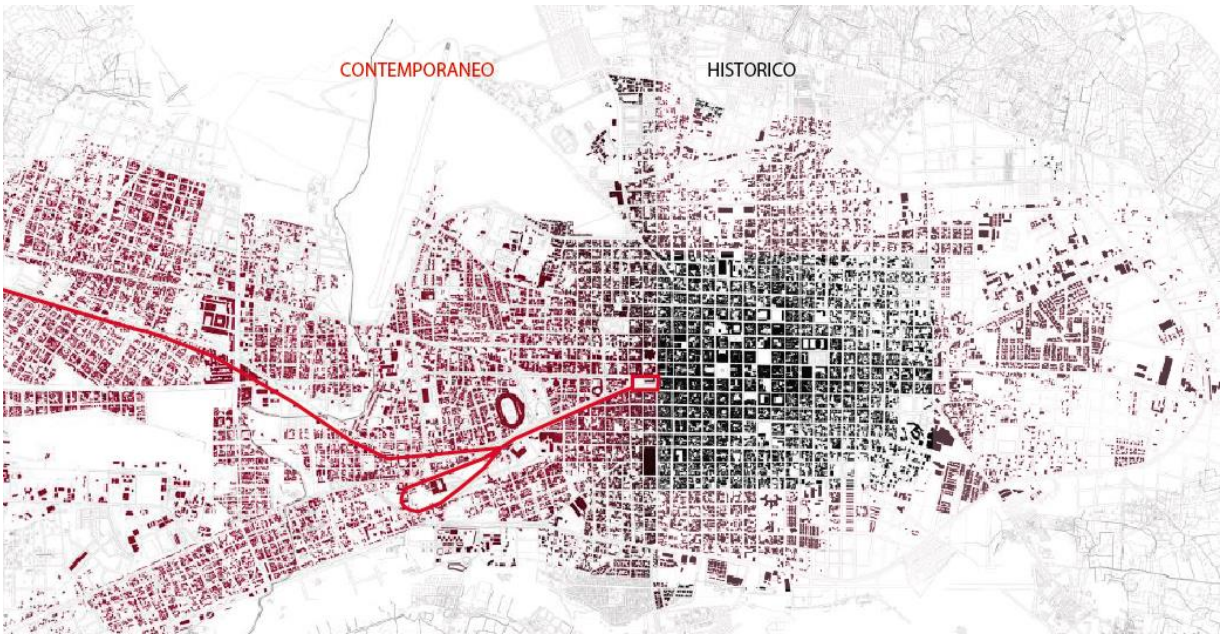


Fuente:(Cepeda, 2003)

En la actualidad el cantón Riobamba está constituido por cinco parroquias urbanas (Lizarzaburu, Maldonado, Velasco, Veloz y Yaruquíes) y 11 parroquias rurales (Cacha, Calpi, Cubijíes, Flores, Licán, Licto, Pungalá, Punín, Quimiag, San Juan, San Luis). Según datos del INEC al 2010 cuenta con 234 170 habitantes mientras que al 2016 según las proyecciones sería

252 865 habitantes. Mientras que la ciudad de Riobamba según datos del Sistema Nacional de Información teniendo como fuente el Censo de Población y Vivienda 2010 al 2016 se contabilizan 175 554 habitantes.

Gráfico 19. División de la trama urbana entre lo histórico y contemporáneo



Fuente:(Páez, 2017) en rojo extensión de la Mancha urbana contemporánea en negro extensión de la Mancha urbana histórica.

El gráfico indica claramente como la ciudad está dividida en dos partes trazada por sus ejes que son en negro la parte histórica en donde se observa viviendas con una connotación arquitectónica de un sistema constructivo particular hecho con construcciones vernáculas es decir con una fabricación del sistema de tierra, entre éstos de adobe que es una construcción a base de bloques de tierra y también predomina el tapial entre estas construcciones, las principales constituyen el centro histórico; además se aprecia que las construcciones de este espacio en su mayoría son las edificaciones con una particularidad en sus viviendas de patio central y cuyo sistema constructivo cambia ligeramente en el transcurso de estos años a un recubrimiento de ladrillo y concreto, pero en su mayoría acoplándose a la estructura de madera.

Por otra parte haciendo mención a la constitución urbana ubicando la parte roja señalada tiene una conformación de ciudadelas, urbanizaciones, espacios más amplios y varios vacíos urbanos que hasta la actualidad no han sido llenados en su totalidad, sin embargo gracias a sus

ejes trazados y el cambio de movilidad, todos los espacios que están ligados hacia un punto en común sigue siendo la estación del ferrocarril, cada uno de estos ejes principales lleva este equipamiento, en esta parte la conformación del sistema constructivo es totalmente diferente cambiando de un sistema vernáculo a un sistema actual del hormigón armado a base de concreto bloques ladrillos y un sistema aporticado.

5.2.4. Arquitectura antes de la llegada del ferrocarril.

A continuación, se presenta una de las casas patrimoniales ubicadas en la 10 de Agosto y Guayaquil, se ha escogido este ejemplo considerando que es una de las primeras casas de 1910 que se ha conservado en la actualidad y forma parte del área histórica de la ciudad y que a la llegada del ferrocarril aumentó su planta alta destinada a residir a los turistas, está a una cuadra del parque central Maldonado.

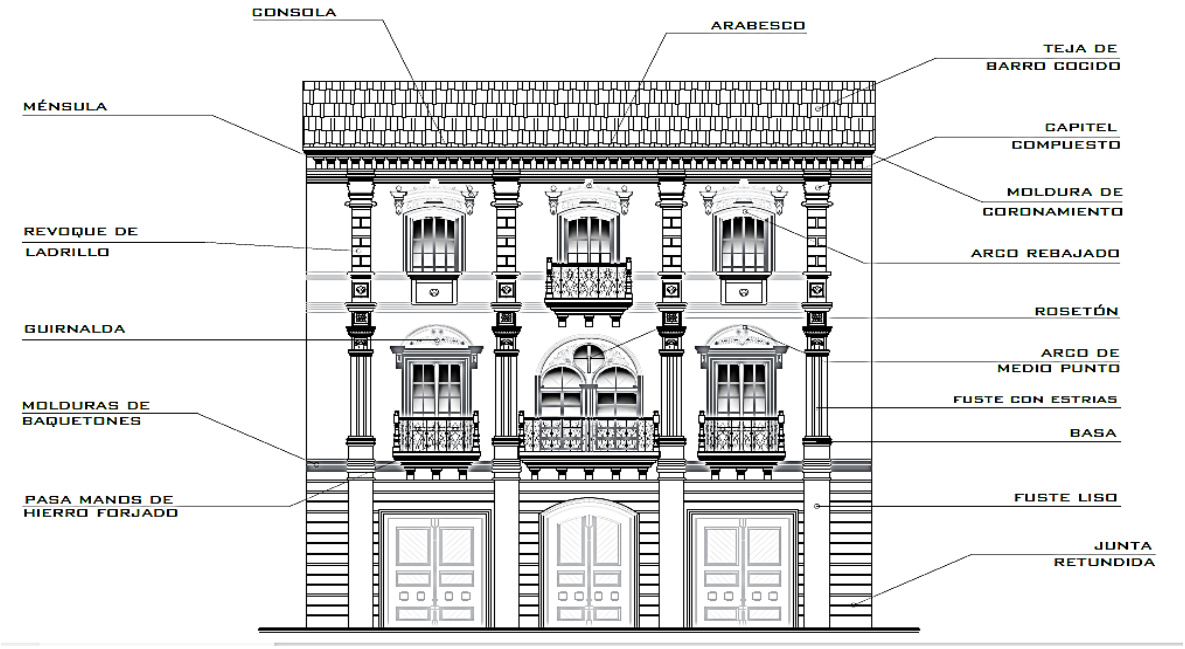
Fotografía 12. Casa patrimonial ubicada en las calles 10 de Agosto y Guayaquil

Fuente:(Cepeda, 2003) Plano 1911-1912 / Fuente: fotografía a través de Google Street 2020

Esta vivienda ha perdurado a través del tiempo y es un claro ejemplo arquitectónico y patrimonial de como la función arquitectónica ha cambiado sus elementos constructivos, sus funciones internas, y su estética formal creando un paisaje histórico haciendo honor al centro de la ciudad, con detalles constructivos y fachada de cómo eran las viviendas en su mayoría antes de la llegada del ferrocarril (Fotografía 12).

Esta casa consta con un portón de casi 3 metros de alto por dos de ancho perteneciente al señor Arturo Polo y construida en 1910 que incluso consta en sus primeros planos que en su mayoría de viviendas tenían la misma tipología, sus muros y detalles arquitectónicos tienen una tendencia ecléctica que adornan el centro histórico la misma que presenta en su interior un patio central de gran altura y detalles perfectamente elaborados cabe recalcar que su sistema constructivo es mixto basado en adobe, madera y piedra característicos de esta época, en su concepción la edificación estuvo destinada al uso exclusivo de vivienda pero en la actualidad está destinada a vivienda y comercio.

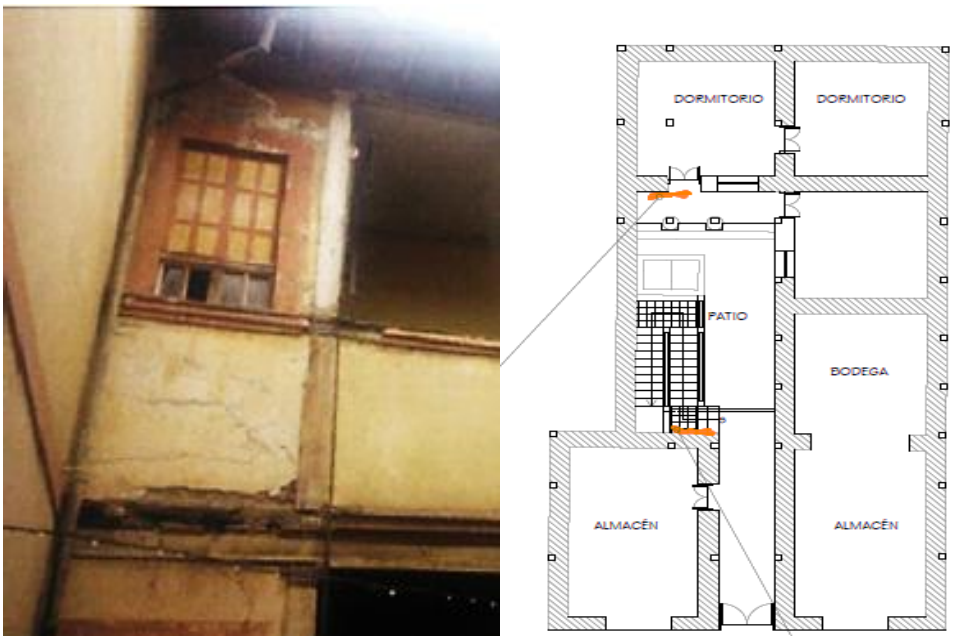
Gráfico 20. Fachada frontal de la vivienda patrimonial



Fuente: esta fachada tiene todos los elementos arquitectónicos con los cuales fue construido

La vivienda por su naturaleza su interior presenta un lugar acogedor el mismo que tiene una sensación de monumentalidad, esta vivienda al ser una construcción de muchos años de antigüedad rescata un patio central que brinda iluminación a todos sus residentes y a su costado derecho las gradas que conecta con un pasillo reducido, tiene pisos de madera pero estos no son tan confortables gracias al clima de la ciudad sin embargo muy útiles para la construcción en su época y además con detalles muy atractivos en su fachada.

Fotografía 13. Planta baja de la vivienda patrimonial



Fuente: en esta imagen se aprecia su sistema constructivo y su diseño interior

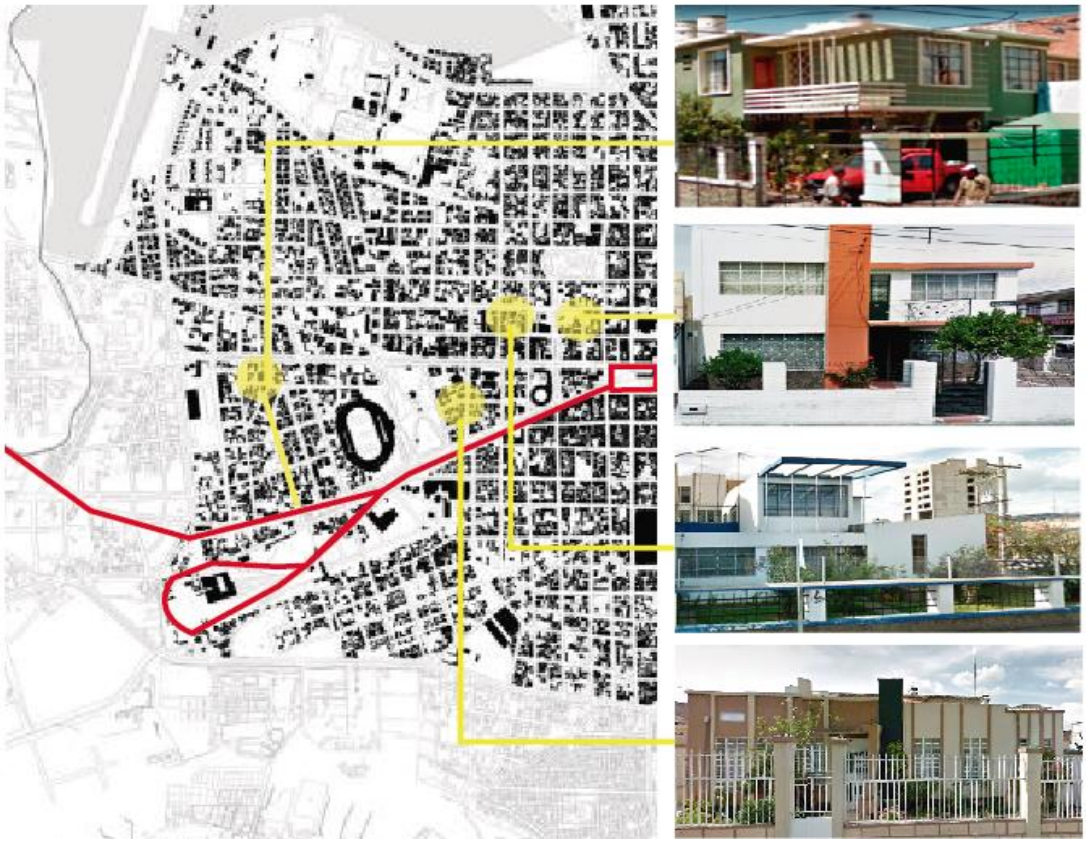
A partir del levantamiento de esta vivienda se puede determinar claramente como la arquitectura es un fiel testigo de los hechos históricos observando un sistema constructivo empleado con una función apegada a su época que era la de brindar un techo a sus habitantes, su estructura es de madera y su techo está compuesto por tímpanos del mismo material y tejas de barro artesanal las fachadas están adornadas y en cada una de estas se incluyen balcones los cuales servían a las personas para varios propósitos pero en la actualidad se usan en mayor frecuencia para actividades de visualización urbana en eventos de la ciudad.

5.2.5. Arquitectura después de la llegada del ferrocarril

La arquitectura en la ciudad de Riobamba está dividida por una ruptura ocasionada por el rápido crecimiento de la ciudad y la necesidad de obtener mejores sistemas constructivos dividiéndola en dos partes la del centro histórico y la parte contemporánea, dicha tipología aún se respeta a nivel constructivo debido a que al norte oeste de la ciudad las viviendas y urbanizaciones son de carácter moderno o contemporáneo, sin embargo, al suroeste son de carácter histórico ecléctico. es así como a continuación se presenta una de las viviendas de carácter contemporáneo que refleja la intención de diseño y que la influencia del ferrocarril no fue únicamente hasta 1975 sino más bien este marco un rasgo para la ciudad que hoy por hoy se sigue conservando, es decir su influencia no sólo ha perdurado con el pasar del tiempo sino más bien ésta se va a seguir conservando como un hito en la urbe.

Este ejemplo se ha considerado ya que forma parte del área contemporánea y es una representación de cómo es la arquitectura ha cambiado por la influencia del ferrocarril, y que no acabó en 1930 si no perdura en el tiempo, gracias a las líneas férreas que marcan el origen del asentamiento residencial con nuevo sistema constructivo basado en hormigón armado, concreto, ladrillos y muchas en estructura metálica, a continuación se presenta el ejemplo de una de las viviendas contemporáneas a partir de 1980 hasta la actualidad:

Fotografía 14. Viviendas basadas en la arquitectura moderna tras la influencia del ferrocarril



Fuente: (Páez, 2017) / Fuente: fotografías tomadas de Google Street 2020

Estas casas tienen como sistema constructivo principal el hormigón armado, la mayor luz es de 4.50m y tienen dos pisos, su losa es de hormigón y recubierto con baldosa. Estas casas cumplen con 4 de los puntos de la arquitectura moderna según LeCorbusier, poseen planta libre, facha libre, ventana alargada y elevación en pilotes, columna de hormigón armado. El quinto punto es la terraza jardín, que en este no consta, pero la conjugación de la vegetación en esta casa se antepone en las fachadas, a manera de cumplir con este punto y la creación de bolados que este directamente relacionados con esta vegetación.

En estas viviendas también se observa uno de los puntos más importantes de cómo ha trascendido la influencia del ferrocarril antes de la llegada de este todas las viviendas debían tener un muro o cerramiento de 2 metros de alto realizado con piedra o ladrillo coma al pasar el tiempo esto fue cambiando, dependiendo de su ubicación y obviamente los materiales como se puede apreciar la mayoría de las viviendas presentan cerramientos con estructuras metálicas o con vista a sus jardines interiores. La arquitectura está definida en función a su usuario que claramente tiene rasgos diferentes de 1900 con un sistema vernáculo a 1975 con una mayoría de viviendas realizadas con un sistema constructivo moderno en donde en la ciudad de Riobamba predomina el sistema constructivo a base de hormigón armado. cabe recalcar que el barrio Bellavista anteriormente mencionado es uno de los primeros que deben tomar estas medidas constructivas tras la llegada del ferrocarril en dónde está predomina desde su arco triunfal en su entrada.

5.2.6. El ferrocarril como punto clave para el turismo y el comercio.

A partir del decaimiento de la sociedad bancaria y de la sociedad de ferrocarriles el tren funciona únicamente como un medio de transporte comercial y turístico desde 1980, cumpliendo con el recorrido inicial de Riobamba-Mocha-Ambato, Riobamba-Durán-Guayaquil, sin embargo en 1981 comienza su declive a partir del fenómeno del niño mismo que destruye totalmente la vía hacia Palmira, dejando en desuso total la vía del ferrocarril por lo que se abandona el mismo aproximadamente dos años, su funcionamiento a partir de ahí decae aún más dejándolo sólo como un medio de uso comercial en pocas o nulas ocasiones, pero se aumenta sus tramas y horas de servicio con fines turísticos desde 1985 en adelante. (Miranda, 2018)

En base a estos hechos se potencializa las vías turísticas hacia la ciudad de Riobamba que tiene un gran atractivo por sus paisajes, museos, centros religiosos, en donde se conservan valiosas obras de arte. Además de la gran afluencia de gente que se conglomeraban alrededor de la estación del ferrocarril teniendo entre éstas restaurantes hoteles cafeterías bares, mismos que concentraban a los conglomerados ubicándose en las calles 10 de Agosto, Unidad nacional y Carabobo haciendo de este espacio uno de los más importantes para la ciudad, con fines comerciales y turísticos. La plaza Eloy Alfaro era el punto de encuentro de todos los residentes de la ciudad, así como de los turistas por ende tomó gran importancia en este escenario que

posteriormente sería rehabilitada pero aún delimitada por una valla que separa la estación y la plaza.

Fotografía 15. Parada del tren en Alausí

Fuente: (Miranda, 2018)

Desde 1985 se definen mejor las rutas que recorrería el ferrocarril a partir de la ciudad de Riobamba entre estas tenemos: el tramo Riobamba-Colta que está ubicada a 30 km al sur de la ciudad, con paisajes hermosos alrededor de su laguna, abundancia en la totora, misma que sus residentes la ocupan como materia prima para la confección de las esteras, además su población está conformada por varios grupos indígenas que se ocupaban en la cría de ovejas, el cultivo de hortalizas, legumbres, pero no poseía una infraestructura adecuada para la recepción de los turistas.

El tramo Riobamba-Alausí, este fue escenario de grandes batallas de la independencia y revolución liberal, en este poseen ruinas y vestigios de las mismas por lo que hace que tenga un atractivo turístico muy importante, además de que el sistema constructivo de las comunidades indígenas era en base al adobe y madera, construcciones que para ese tiempo ya no se frecuentaba en muchas de las ciudades del país y que sólo las poseían en sus centros históricos. Tramo Riobamba-Nariz del diablo, este recorrido está ubicado a pocos kilómetros al sur de Alausí, tiene un atractivo natural único de 800 metros de altura y cuya travesía es importante y a que el tren debe subir en forma de zigzag para llegar, hasta la actualidad se convirtió en uno

de los recorridos más representativos a nivel turístico del Ecuador realizados por este medio de transporte. (López, 2018).

Fotografía 16. Aglomeración de las personas en trenes mixtos

Fuente: (Miranda, 2018)

Fotografía 17. Últimas locomotoras.

Fuente: (Miranda, 2018)

Al cambio de Gobierno en 1990 se decide enfocar los esfuerzos en la rehabilitación de las vías férreas para potenciar el turismo, pero sin obtener resultados muy alentadores, en esta fecha en la presidencia de Daniel León Borja adquiere nuevas locomotoras de categoría TD2000 de origen francés diseñadas para el transporte de turistas y aumentar la capacidad de carga y reducir un poco el tiempo de transporte, esto generó una mayor fuente de trabajo para quienes formaban parte del cuerpo del taller mecánico del ferrocarril, pero la adquisición de materiales para la reconstrucción de sus vías fue una mala compra ya que en 1991 estos comenzaron a podrirse dejando en desuso total las vías y nuevamente el abandono del ferrocarril, dejando así una vez más la importancia de este medio de transporte hasta su rehabilitación en el 2008. A partir de la declaración patrimonial de la red ferroviaria por el reconocimiento y potencialidad de su atractivo turístico el Gobierno decide enfocar sus esfuerzos en la rehabilitación del mismo, con

fines económicos en el periodo 2007-2014 y cuya disposición tuvo la rehabilitación de sus plazas, estaciones y adquisición de vagones.

Fotografía 18. Edificio administrativo, maquinistas

Fuente: (Miranda, 2018)

5.3. Línea de tiempo de la ciudad en torno a la llegada del tren

Esta línea de tiempo tiene como objetivo reflejar el proceso histórico que ha vivido la ciudad de Riobamba, antes, durante y después de la llegada del ferrocarril, centrándose en la influencia urbano-arquitectónica que ha generado este medio de transporte a lo largo del tiempo. Cuya importancia se la revisará a través de las fechas más relevantes, desde el diseño principal de la ciudad, hasta la culminación del auge del ferrocarril, cuyos acontecimientos dieron origen al cambio morfológico que desarrolló la ciudad después de la culminación de la época de este medio de transporte, llegando a la actualidad y a la determinación de aspectos tanto positivos como negativo que tuvo la influencia del ferrocarril en Riobamba. (Revisar laminas 1 al 8)

CONCLUSIONES

Se pudo concluir que antes de la llegada del ferrocarril Riobamba desde el punto vista de su desarrollo urbano estaba enfocada a la creación de nuevas haciendas con uso residencial, su trazado simplemente estaba delimitado por las viviendas creando manzanas regulares que seguían un diseño de damero alrededor de una plaza. No es sino hasta la llegada del ferrocarril que sufre un cambio importante tanto en su expansión urbana como el cambio arquitectónico de sus principales parques y plazas que crean ejes principales de movilidad y todos estos desembocan en la estación ferroviaria; a partir de esto se crea una ruptura entre lo histórico y contemporáneo creándose así nuevos sistemas constructivos, la trama urbana de la ciudad se ve reflejada en la repartición de las parcelas y manzanas creando una malla cuadrada en toda la ciudad, sin embargo la expansión territorial tras la llegada del ferrocarril altera la morfología de la ciudad y la necesidad de la población de migrar hacia su centro, con el uso del suelo en el aspecto residencial, comercial, educativo, administrativo, religioso y en sus exteriores se definen los usos industriales agropecuarios y zonas rurales.

El diagnóstico y comparación de la trama urbana, así como de su morfología y su tipología permite visualizar una transformación sustancial desde 1799 hasta la actualidad, en donde se aprecia el cambio de uso de suelo por su expansión territorial, además que se marcan hitos en la ciudad determinados por sus principales parques y con ello un cambio de movilidad qué generó la necesidad en los habitantes de un sistema de transporte público que cubra la asistencia a estos lugares. La arquitectura denota claramente la ruptura entre lo histórico y contemporáneo, aspecto que se sigue manteniendo hasta la actualidad con viviendas, comercios, espacios religiosos, espacios públicos, monumentos, que son característicos de una arquitectura moderna y ubicados al noroeste de la ciudad que se está expandiendo cada vez más.

En su estado actual se ha dejado a un lado las construcciones con un sistema vernáculo y a partir de esto la ciudad opta por un sistema constructivo a base de hormigón armado y estructura metálica las cuales conforman el 65% de la ciudad. La influencia del tren no ha dejado de persistir en la historia sin embargo la ciudad no puede imaginar una vida sin la estación hoy por hoy el tren sólo funciona como un medio turístico y no de transporte como en épocas pasadas; el cual transportaba hasta 10000 habitantes en días y ahora sólo transporta 80 pasajeros en la modalidad de turismo.

Se planteó una línea de tiempo que establece los principales eventos que determinaron cambios urbano-arquitectónicos y de movilidad en la población de Riobamba a partir de la llegada del tren de ellos se destacan la modificación y determinación de las principales vías de movilidad que prevalecen hasta la actualidad y cuya afluencia vehicular lo ratifica, estas son las calles 10 de Agosto, Unidad Nacional, José Veloz, calle Guayaquil. Además, la llegada de este medio de transporte ayudó a definir y delimitar los barrios Lizarzaburu, Maldonado, Veloz que son los principales barrios que rodean este equipamiento. La importancia del tren ayudó a la población a mejorar su infraestructura creando así del primer plano de repartición de agua potable en 1905-1910 a partir de esta fecha también se establece el primer plano con los principales edificios y plazas notables, reconociendo así los principales hitos como la creación del edifico Maldonado, la renovación del parque Maldonado y su monumento, la casa de Gobierno, la Catedral, el parque la Libertad, el parque Sucre correspondientes a los años en el que el ferrocarril estuvo en su mayor auge y generó la necesidad para establecer elementos urbanos que prevalecen hasta la actualidad. A partir de 1940 el ferrocarril deja de tener gran importancia, pero su influencia aun continua ya que la población se asienta a lo largo de sus vías. La última fase del ferrocarril en esta línea temporal concluye con la renovación de la estación y la delimitación con la plaza Eloy Alfaro en el 2008 y el olvido de este medio de transporte de uso comercial y determinándolo únicamente como un medio turístico de alto costo para la población ecuatoriana.

RECOMENDACIONES

Tras la investigación de los primeros procesos históricos de la ciudad no se encuentra información detallada o verídica acerca de su número de hectáreas y habitantes si no se encuentra un punto medio entre los libros de Cepeda, Kingman, Mora entre otros. Por lo que se recomienda que para trabajos futuros se analice la información municipal las mismas que está basada en hechos históricos recopilados de historiadores e información de la urbe, además que en el lapso de 1800 a 1900 no se aprecia un cambio urbano muy notorio en sus obras y en su trama urbana.

Se recomienda revisar el plan de ordenamiento territorial del 2016 ya que en este está detallado todas las zonas y usos de suelo de la ciudad sin embargo no está constando varios territorios en los cuales ya están urbanizados y creado nuevas ciudadelas.

Una vez analizado el estado actual de la ciudad en función de la influencia y funcionamiento de la estación del tren es inherente considerar su importancia dentro del proceso histórico por lo tanto se recomienda fundamentalmente considerar a este medio de transporte y urgente reactivación como un eje atractivo para el turismo y que su un proyecto a futuro pueda establecer el desarrollo de la transportación como un medio alternativo de fácil acceso económico y que pueda unir ciudades como tuvo su finalidad a en sus inicios.

La revisión de los procesos históricos y de línea del tiempo ha permitido tener una visión clara de la de los hechos históricos que se desarrollaron dentro del proceso de la llegada, planificación, ejecución y la prospección del tren en la ciudad de Riobamba desde acontecimientos importantes que marcaron hitos y permanencias hasta su decaimiento como un medio de trasporte únicamente turístico, por tanto queda sentado un aporte valioso en el ámbito histórico y funcional de la arquitectura y el ambiente urbano a partir del presente estudio.

BIBLIOGRAFÍA

Alvares, A. (2005). *El ferrocaril como eje morfologico de la ciudad de barcelona*. www.researchgate.net/publication/318117993_A_ferrovia_nas_cidades_bocas_de_sertao_Alteracoes_na_morfologia_e_na_estrutura_urbana

Borja, J. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. *October*.

Cabrera, J. (2010). *Fotos antiguas de Riobamba*. http://chimborazo-rio.blogspot.com/2014/08/fotos-antiguas.html

Cepeda, F. (2003). *Riobamba en el primer cuarto del siglo XX: ferrocarril, transformaciones urbanas y prácticas cotidianas*.

Garcia, P. (2018). *Influencia urbana glosario*. https://glosarios.servidor-alicante.com/geografia-humana/area-de-influencia-urbana

Gómez, Y. (2008). Caracterización Gráfico-Teórica De Los Hitos En El Centro Histórico De Santiago De Cuba. *Ciencia En Su PC*, *1*, 10.

Guerrero, K. (2005). *Remodelación con fines turísticos de la estación del ferrocarril, ubicada en el sector de Chimbacalle de la cuidad de Quito*.

Kingman, E. (1989). Las ciudades en la historia. *Las Ciudades En La Historia*, 456.

López, V. (2018). *Reconstrucción de la historia oral sobre el sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo*.

Miranda, S. (2018). Memoria colectiva sobre el sistema ferroviario de Riobamba Las voces de los actores sociales. In *Journal of Chemical Information and Modeling*.

Mora, G. (2016). *Análisis del crecimiento urbano no planificado y su incidencia en los problemas de vialidad y tránsito de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo*.

Páez, R. (2017). *Obsolescencia del vacío urbano, el espacio público como estructura: museo*

ferroviario (Vol. 1).

Rodríguez, A. (2012). La arquitectura como influencia social, política y económica en el desarrollo de una civilización tanto en el poder como en la destrucción ambiental. *Schema*, *1*, 15. https://sistemamid.com/download.php?file=panel/uploads/biblioteca/2014-05-19_01-10-28102164.pdf&nombreArchivo=La Arquitectura como influencia social politica y económica

Royuela, V. (2008). La influencia de la calidad de vida en el crecimiento urbano. El caso de la provincia de Barcelona. *Investigaciones Regionales*, *13*, 57–85. https://sistemamid.com/download.php?file=panel/uploads/biblioteca/2014-05-19_01-10-28102164.pdf&nombreArchivo=La Arquitectura como influencia social politica y económica

Ruiz, F. (2020). *Transformación del Paisaje Urbano*.

Vallejo, D. (2014). *Estacion del tren*. https://riobamba.com.ec/es-ec/chimborazo/riobamba/estaciones-tren/estacion-tren-riobamba-a7f6a96e8

Velásquez, C. V. (2015). *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*.

William, M. (1881). *Arts and crafts*. 1900. http://uvm-arquitectura.weebly.com/uploads/7/3/9/6/7396613/la_arquitectura.pdf

5.3.- . LINEA DE TIEMPO DE LA CIUDAD EN TORNO A LA LLEGADA DEL TREN

LAMINA DE RESUMEN HISTORICO

Esta línea de tiempo tiene como objetivo reflejar el proceso histórico que ha vivido la ciudad de Riobamba antes, durante y después de la llegada del ferrocarril, centrandose en la influencia urbano-arquitectónica que ha generado este medio de transporte a lo largo del tiempo. A continuación se presenta una breve línea temporal con los hechos históricos mas importantes y posteriormente una línea más detallada con los hechos urbano- arquitectónicos que reflejen dicha influencia.

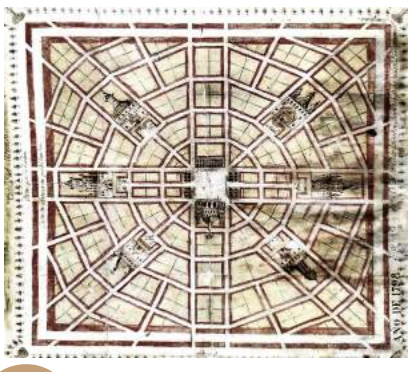
1549 — ANTIGUA VILLA RIOBAMBA

La extensión de la villa de Riobamba estaba conformada por conventos, iglesias y edificios, no era nada moderno sino muy antigua,su forma era circular y estaba rodeada por suburbios, el cuerpo de la ciudad tenía como orden una planta plana irregular con calles amplias rectas y empedradas y una plaza mayor en su centro. Imagen recuperada de (Cepeda 2003)

1797 — TERREMOTO · NUEVO ASENTAMIENTO DE RIOBAMBA

Tras el terremoto la ciudad decide mudarse a las llanuras de Tapi, cuya uniformidad de suelo y ppoca depresion les permitió asentarse y reestablecer su diseño urbano, pero manteniendo una plaza central y a su alrededor la reparticion de viviendas.

1799 — TRAZADO · DAMERO



El primer diseño fue elaborado por Bernardo Darquea para el reasentamiento de Riobamba. imagenes recuperadas de (Cepeda 2003); en sus inicios contaba con 60 manzanas y mil habitantes asentados al rededor del parque Maldonado

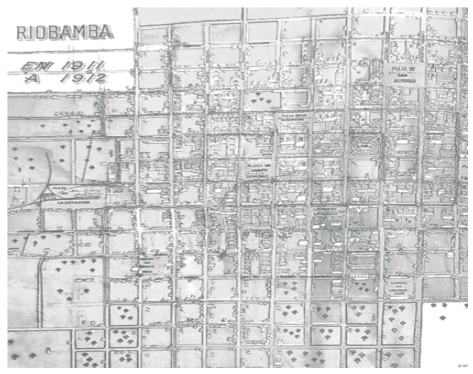
1900 — CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

Hasta 1900 la ciudad sigue guiandose en su trazado original y marca sus ejes de movilidad en torno a la plaza central, sus ingresos se basan en el intercambio y agricultura
Fuente de la imagen: (Cepeda, 2003)

1904 — EL FERROCARRIL LLEGA AL RAMAL DE LUISA

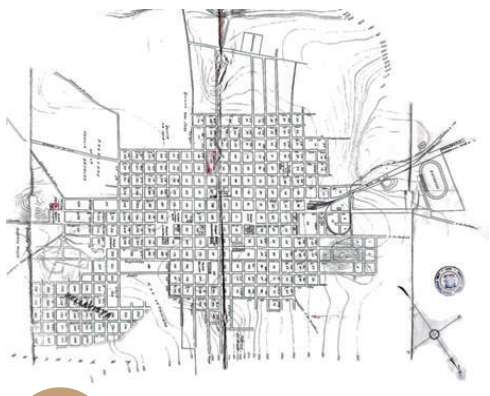
En sus inicios el ferrocarril pasa por varios inconvenientes ya que el gobierno no permitia el ingreso del tren a Riobamba, por lo que su primera estacion se establecíón en Luisa. San Juan Chico pero esto cambiaria gracias a la persistencia de los Riobambeños.
Fuente: Ministerio de Cultura y Patrimonio del Guayas

1911 — PRIMER PLANO QUE IDENTIFICA LOS EDIFICIOS Y PLAZAS PRINCIPALES



A la llegada del ferrocarril la extension territorial incrementa y es neceario solicitar los planos que refleje su crecimiento e identifique los hitos más importantes. parque maldonado, Sucre, La libertad, Municipalidad de Riobamba, carcel hospital, jefatura, etc.
Fuente de la imagen: (Cepeda, 2003)

1920 — PRIMEROS PLANOS DE LA RED DE AGUA POTABLE Y TOPOGRAFIA



El ferrocarril promovió la elaboracion de planos de agua potable gracias a la demanda que las locomorotas a vapor necesitaba, ademas de varios servicios más como el aumento de luz electrica y la integracion del telefono.
Fuente: (Kingman, 1989)

1925 — ESTACION DEL FERROCARRIL

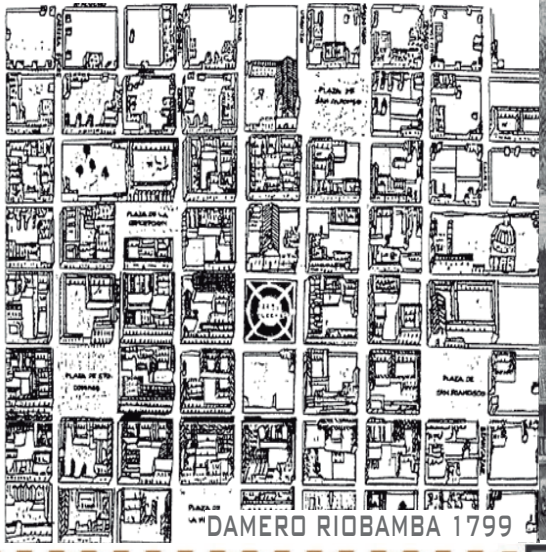
Para 1925 se integra el ferrocarril dentro de la ciudad marcando un hito importante, a traves del cual Riobamba mejora su infraestructura y regenera sus principales plazas
Fuente de la imagen: (Cabrera 2010)

1980 — FIN DE LA ERA DEL FERROCARRIL

A partir del quiebre de la sociedad bancaria y ferrobiaria el tren deja de tener un impacto y se vuelve en un medio de transporte costoso y difícil de mantener; sin embargo su influencia permanece en este lapso de tiempo hasta 1980
Fuente: (Kingman, 1989)

2008 — REHABILITACIÓN DE LA ESTACIÓN

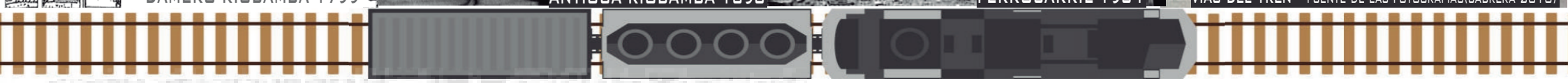
La estación se renovada en el 2008 mismo año en donde el ferrocarril es declarado patrimonio cultural del Ecuador
Fuente (Páez 2010)

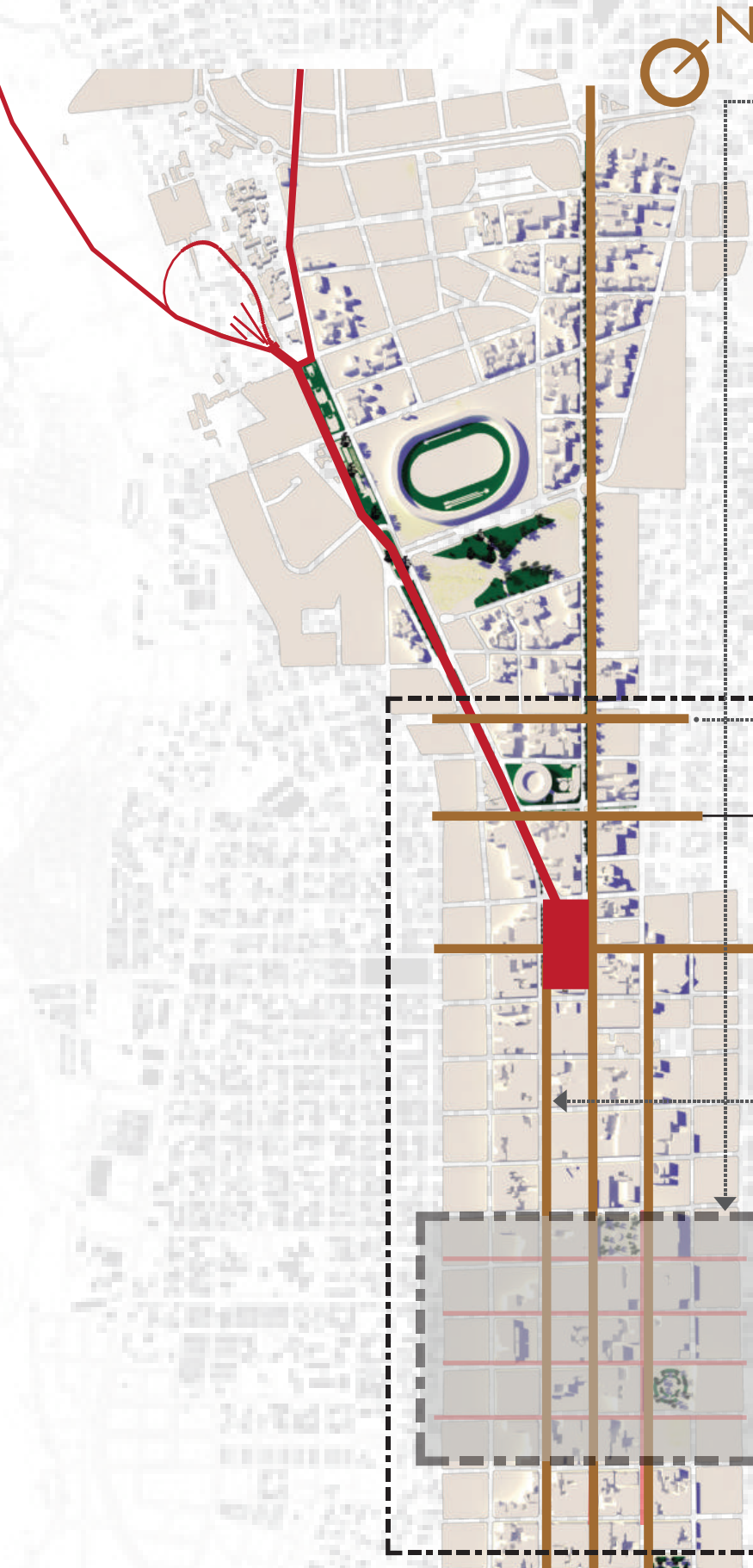

DAMERO RIOBAMBA 1799

ANTIGUA RIOBAMBA 1890

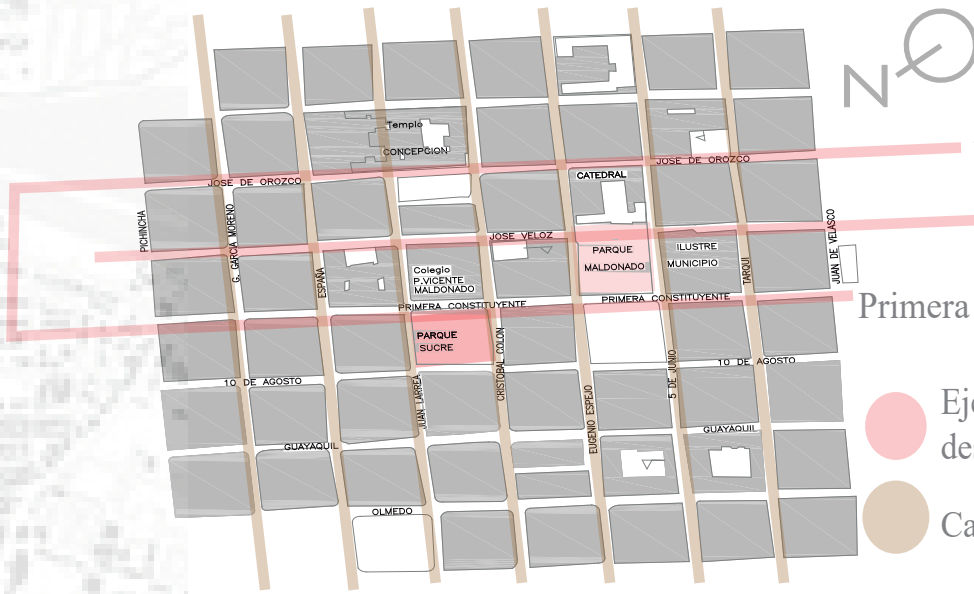
FERROCARRIL 1904

VIAS DEL TREN • FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS(CABRERA 2010)





1799/ 1890 · EJES PRINCIPALES DE MOVILIDAD



José de Orozco

José Veloz

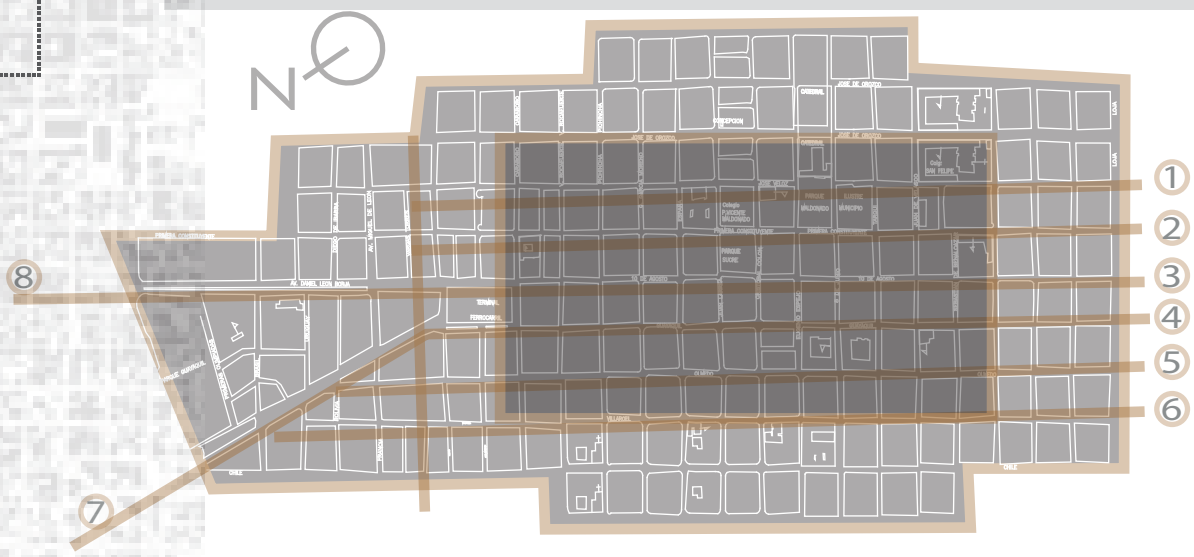
Primera Constituyente

Ejes principales desde 1800 a 1901

Calles de tierra

La ciudad de Riobamba conformada por 60 manzanas contaba con ejes principales de circulación por la cual la movilidad de la gente transitaba por las calles José de Orozco, José veloz y primera constituyente, alrededor de estas asentaban viviendas con una nomenclatura arquitectónica especial y de uso comercial y residencial conformada con edificaciones de una sola planta, patio interno sistema constructivo vernáculo de adobe, teja, casas hechas de madera y paja, estas ultimas abundaban en las haciendas alrededor del centro historico.(Cepeda,2003)

1901/ 1905 · EJES DE MOVILIDAD A LA LLEGA DEL FERROCARRIL



EJES PRINCIPALES CON LA LLEGADA DEL TREN:

1- José Veloz
2- Primera Constituyente
3- 10 de Agosto
4- Guayaquil
5- Olmedo
6- Villarroel
7- Unidad Naciol
8- Daniel León Borja

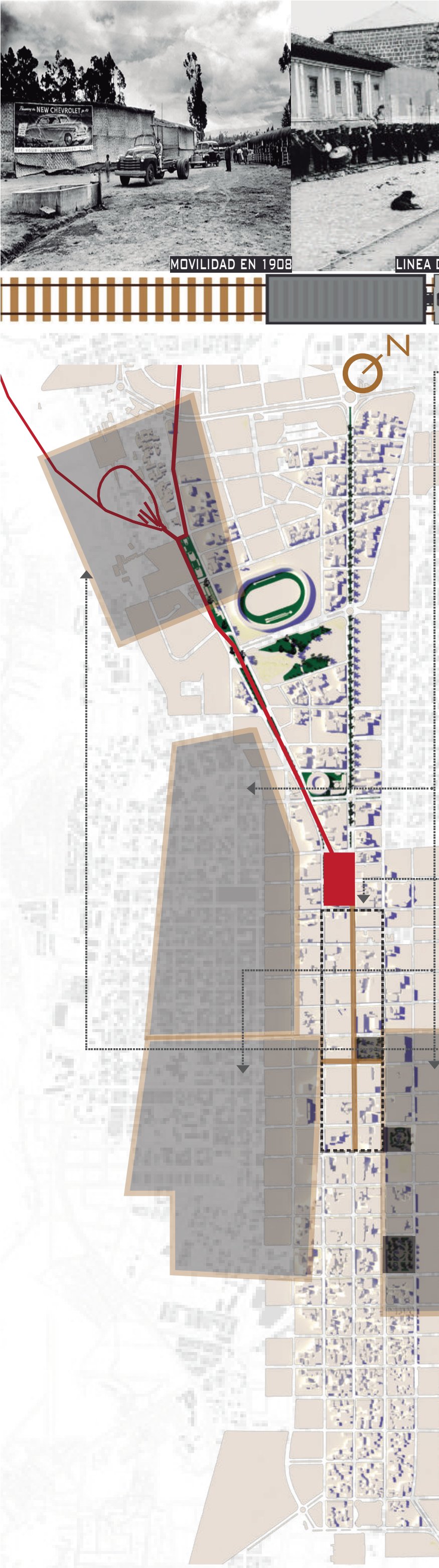
A la llegada del ferrocarril Riobamba en sus inicios tiene una extensión de 4.5 hectáreas sin embargo, no es sino hasta la llegada del tren que aumenta a 32 hectáreas y una población de 18000 habitantes hasta 1904 y un incremento de 126 hectáreas a 1910 todas de estas hectáreas fueron alrededor del ferrocarril y de sus ejes principales, la ciudad crecía de forma concéntrica sin embargo ya se había marcado una ruptura entre lo histórico y lo contemporáneo.(Páez, 2017)

MOVILIDAD EN 1908

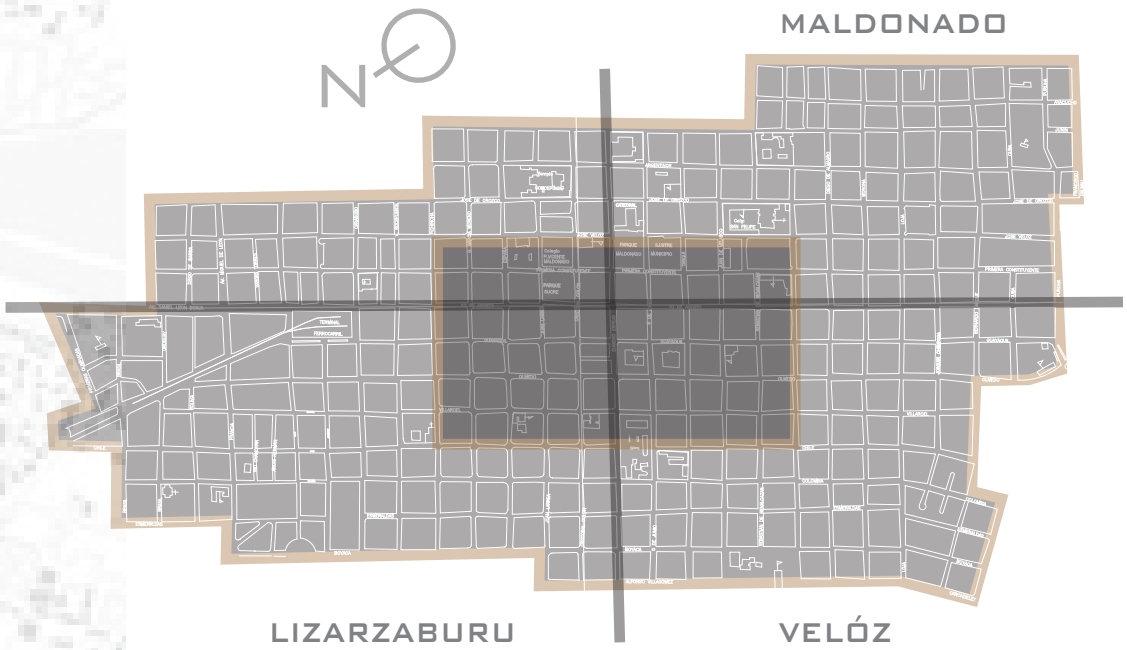
LINEA DEL TRANVIA 1910

ESTACION DEL FERROCARRIL

AGUA POTABLE 1913 • FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS(CABRERA 2010)



1910 • TRAZADO URBANO DE LAS PARROQUIAS



En 1910 la ciudad se expande más y tiene la necesidad de parcelar y trazar sus primeras parroquias Estas son en la parroquia Maldonado, Lizarzaburu, Veloz, su extensión es de 126 hectáreas, las calles comienzan a sentir el ruido y la disposición de un nuevo transporte urbano además que se solicita empedrado las calles principales que son en la calle 10 de Agosto, Primera Constituyente y Veloz.(Cepeda 2003)

1910 • MOVILIDAD -CREACION DEL TRANVIA

Para esta fecha la movilidad de las personas se torna en base al nuevo equipamiento que es el ferrocarril, a partir de este se crea un tranvía en las calles empedradas comenzando desde la Calle José Veloz, Primera Constituyente dirigidas a la calle 10 de Agosto, con el fin de llevar a las personas a las principales plazas en ese entonces la plaza España, Maldonado, actual plaza Alfaro que eran los ejes principales de comercialización.(Mora, 2016)

1913 • SERVICIOS PUBLICOS EN BASE AL FERROCARRIL

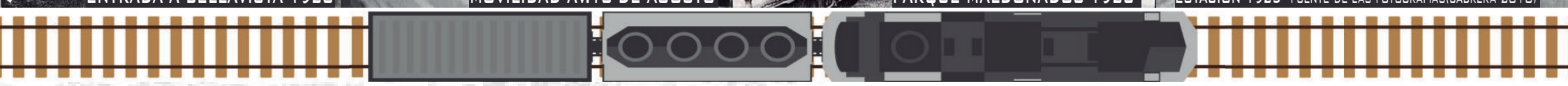
La creación de los talleres del ferrocarril fue de gran apertura y fuente de trabajo para los riobambeños y esto demandaba servicios mucho mayores como el alumbrado público, el abastecimiento de agua ya que las primeras locomotoras funcionaban a base de vapor y la ciudad no poseía un red de agua potable y alcantarillado,sin embargo gracias a la demanda de este equipamiento el 29 de junio de 1913 llega la repartición por tubería de agua potable a la ciudad e incrementa las horas de alumbrado público.(Kingman,1989)

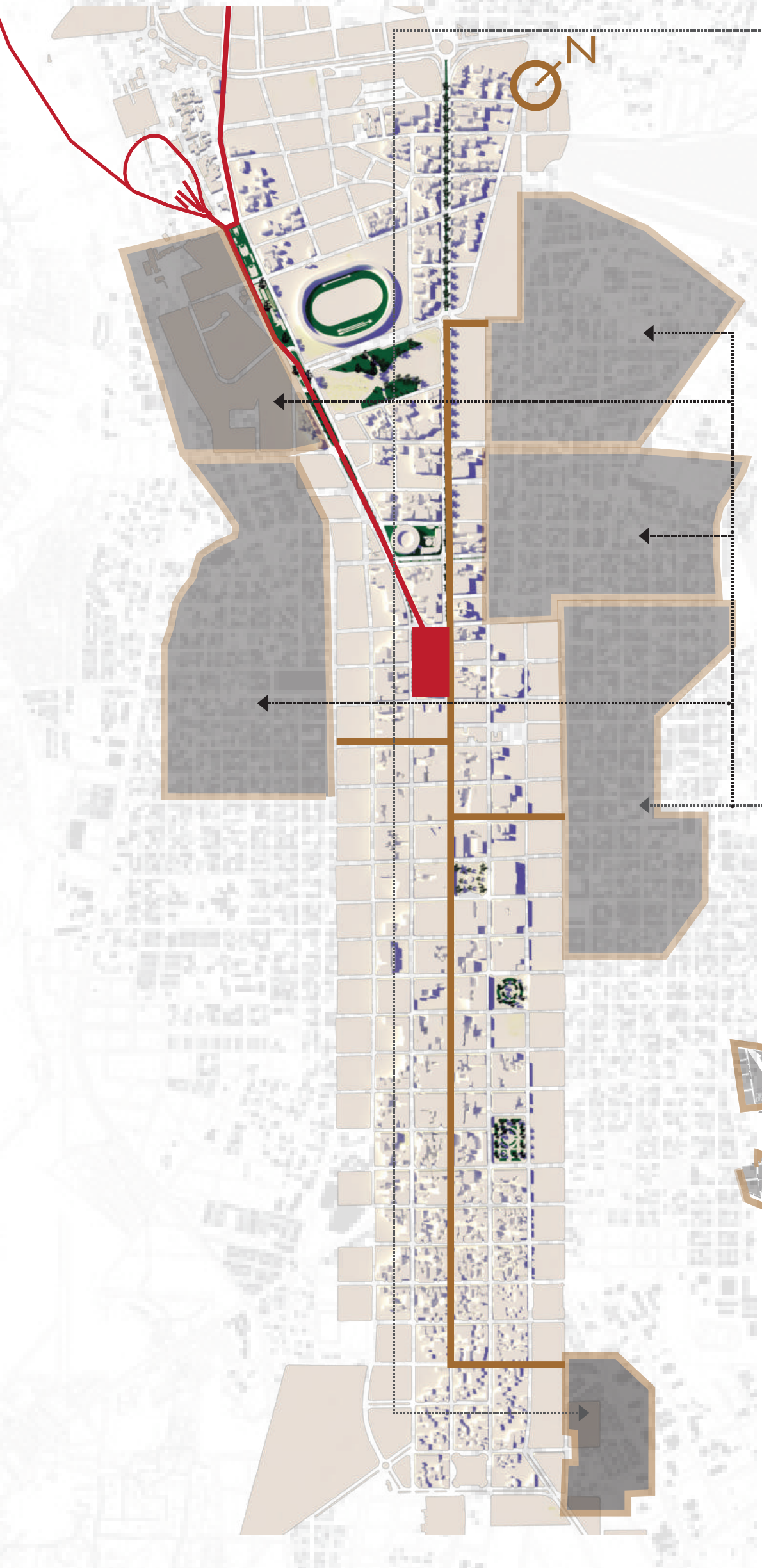
ENTRADA A BELLAVISTA 1920

MOVILIDAD AV.10 DE AGOSTO

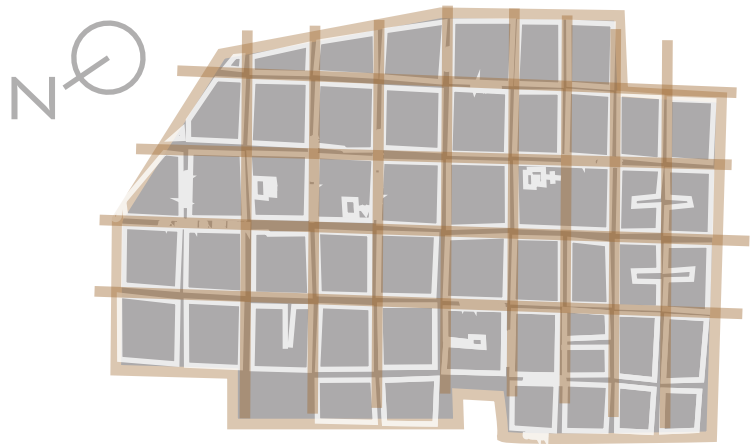
PARQUE MALDONADOO 1920

ESTACION 1925· FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS(CABRERA 2010)





1920 · CREACIÓN DE LA CIUDADELA BELLAVISTA



Primeras calles pavimentadas y con aceras diseñadas para la movilidad de 2 pérsonas

Manzanas cuya ocupacion no sobrepasa las 4 viviendas,altura de 2 pisos con jardines internos

Los hermanos Levy Gildred deciden comprar y tranformar la hacienda Trinidad que a la llegada del ferrocarril, inversionistas de las ciudades más importantes de Quito y Guayaquil deciden comprar varios terrenos y transformarla en la ciudadela Bellavista en 1920 con proyección para una ciudadela con canchas de tenis, calles pavimentadas, hipodromo, agua potable, jardines y cuya entrada tendría dos arcos triunfales que lo recibiría, constando con una extensión de 12 manzanas que posteriormente se prolongaría siendo esta una de las mejores ciudadelas que no habría ni siquiera en las ciudades principales del Ecuador. Funte(Cepeda, 2003)

1921 · EXTENSIÓN Y TRAZADO DE NUEVAS CIUDADELAS

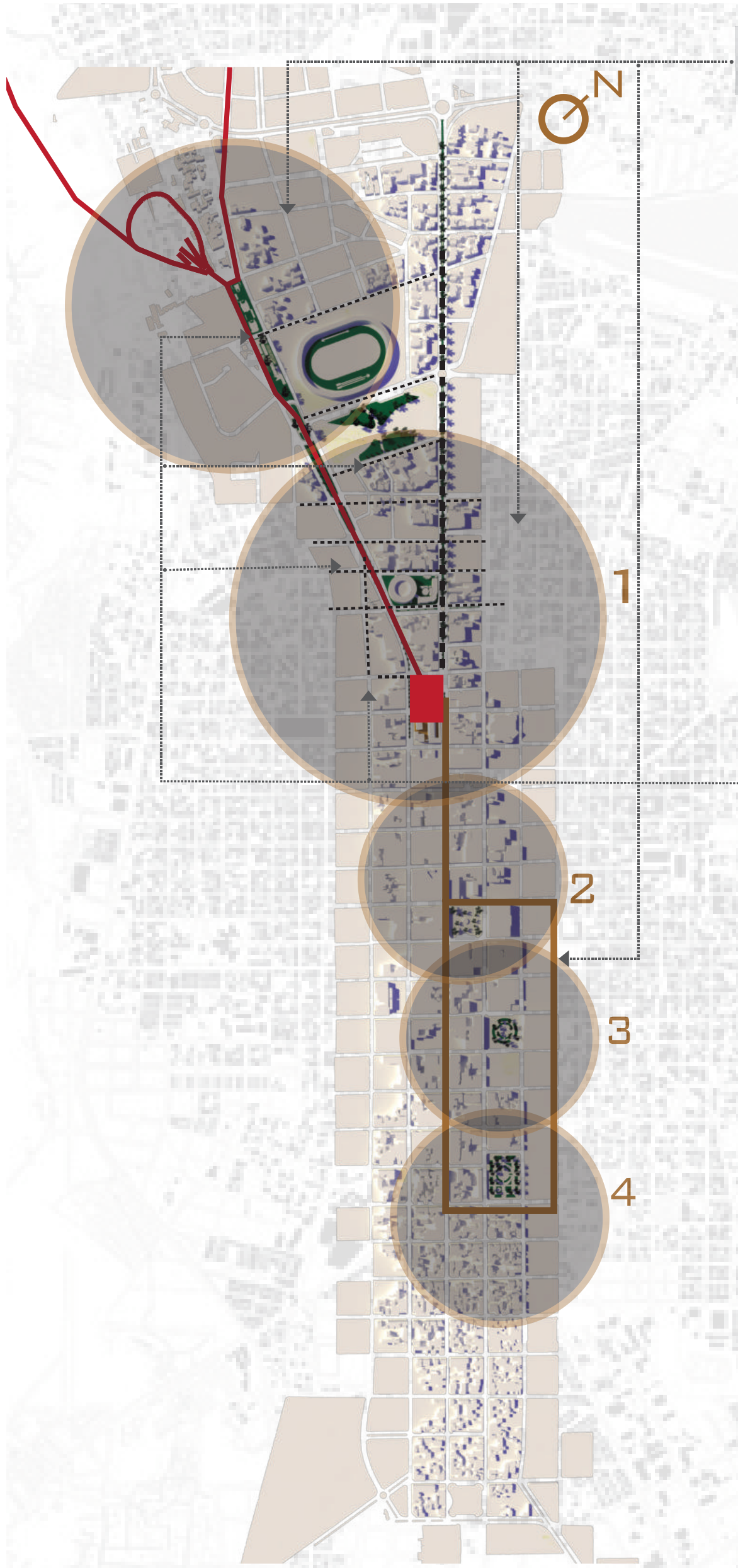
Para 1920 Riobamba pasó de una extensión de 128 a 232 Ha, a partir de la prolongación y diseño de damero, se promueve la parcelación de las nuevas ciudadelas que crecen al rededor del Ferrocarril y sus líneas ya que era centro de las fuentes de trabajo, comercio e intercambio, entre estos tenemos San José, la Florida, la Primavera, la Trinidad, San Martín, la Joya, San Nicolas, Concepción, el Vergel, el Aljibe, Villa María, el Prado, Josefina, San Antonio, Bellavista, entre otras.(Páez, 2017)

COLEGIO MALDONADO

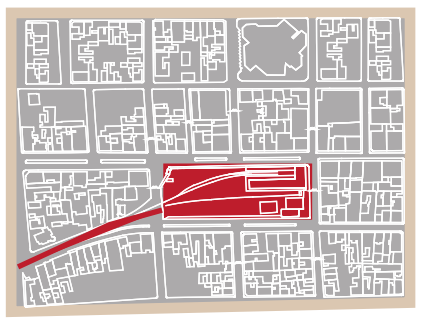
PARQUE MALDONADO

MUNICIPIO DE RIOBAMBA

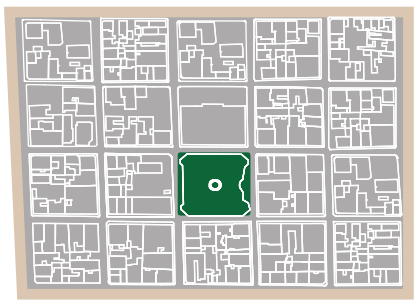
ESTACION 1925- FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS(CABRERA 2010)



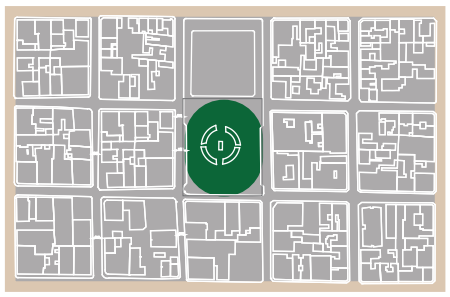
1920 · TEJIDO AL REDEDOR DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS



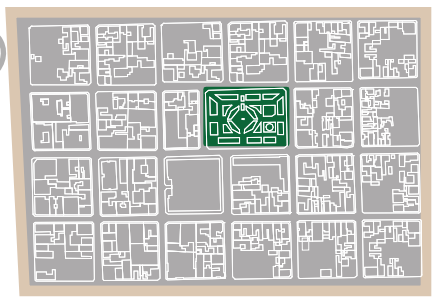
1.- Estación del ferrocarril y plaza Alfaro la aglomeracion de viviendas y comercios al rededor es mucho mayor que en sus principales plazas ademas de crear un eje de movilidad constante en la Av. 10 de Agosto



2.- Parque Sucre: entre mas cerca de la estacion se aglomeran los usos,comerciales religiosos, educativos, administrativos. como el colegio Maldonado, Teatro León, entre otros.

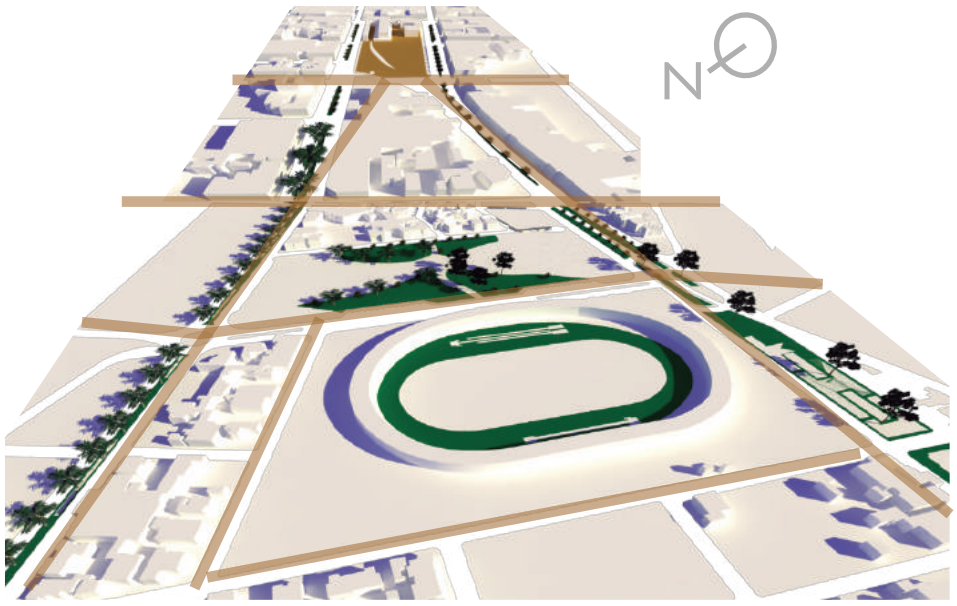


3.- Parque Maldonado: cuya regeneracion ocurrio en este lapso de tiempo y el damero fue diseñado a partir de esta plaza, la aglomeracion se mantiene pero entre mas alejada este del ferrocarril hay menos usos comerciales y mas administrativos, Municipio de Riobamba



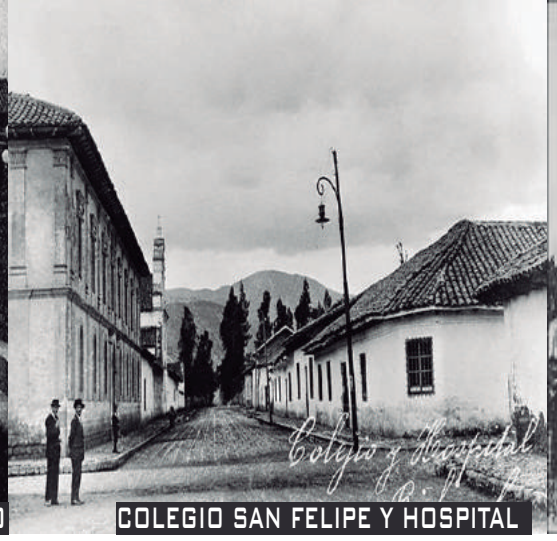
3.- Parque la libertad: cuanto mas se aleja de la estacion hay mas espacios o vacios urbanos que se van creando segun el paso del tiempo, destinados al uso residencial y acercandose a los limites de los barrios limitados en 1920.

1925 · VIAS DE MOVILIDAD DIRIGIDAS A LA ESTACION



La población de Riobamba tiene una gran afluencia demográfica en la estación del ferrocarril a su alrededor se crean hoteles, espacios comerciales como espacios públicos renovados, y una brecha entre lo contemporáneo e histórico sin embargo la sociedad bancaria siente la necesidad de un espacio dedicado al ferrocarril es por eso que el 25 de enero de 1925 es creada la estación del ferrocarril creando así ejes importantes y a su alrededor todos los vacíos urbanos van desapareciendo y marcando la estructura urbana de la ciudad en estas vías la tendencia de crecimiento poblacional es mayor con el pasar de los años teniendo así hasta 1925 una extensión de 236 hectáreas y una población que supera las 28000 personas. (López, 2018)

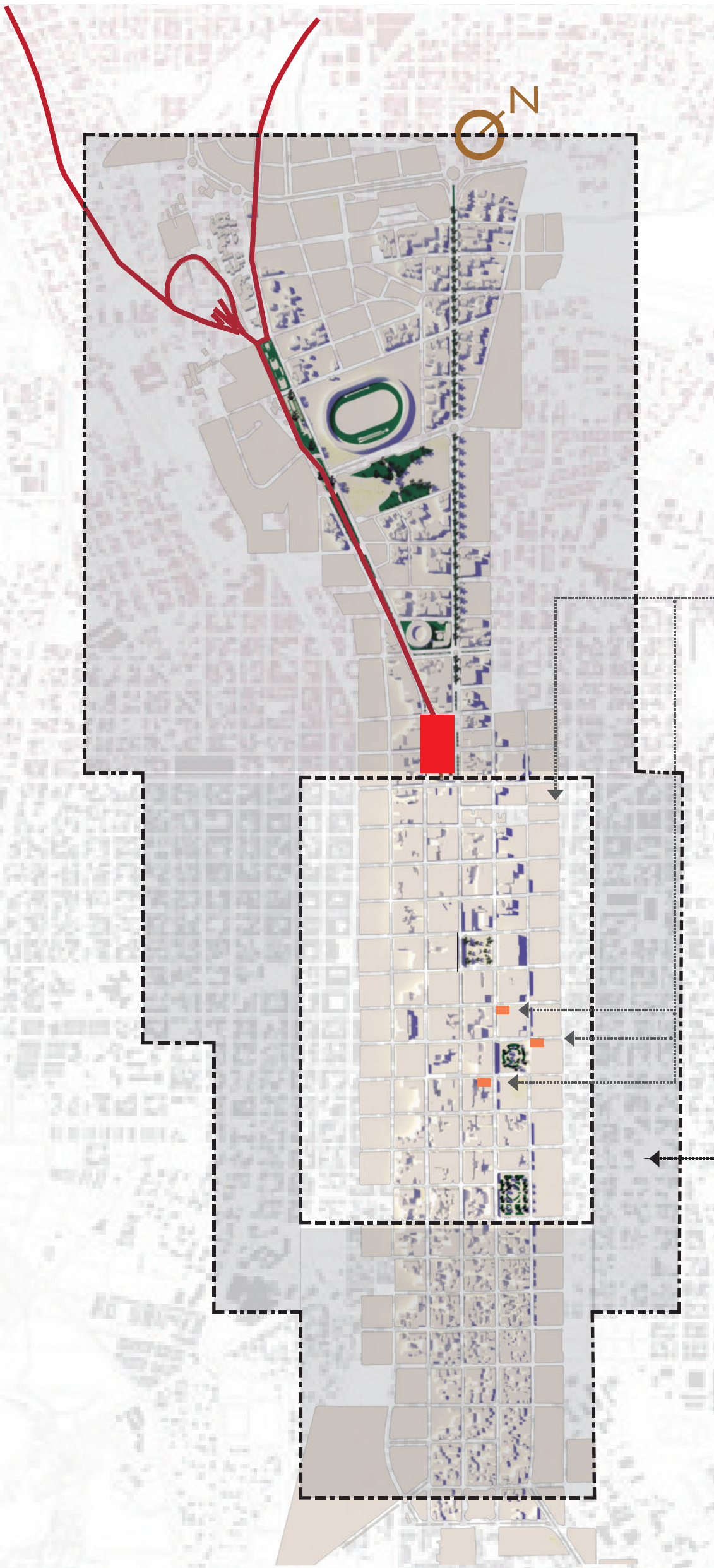
ANTIGUO CERRAMIENTO PARQUE MALDONADO



COLEGIO SAN FELIPE Y HOSPITAL

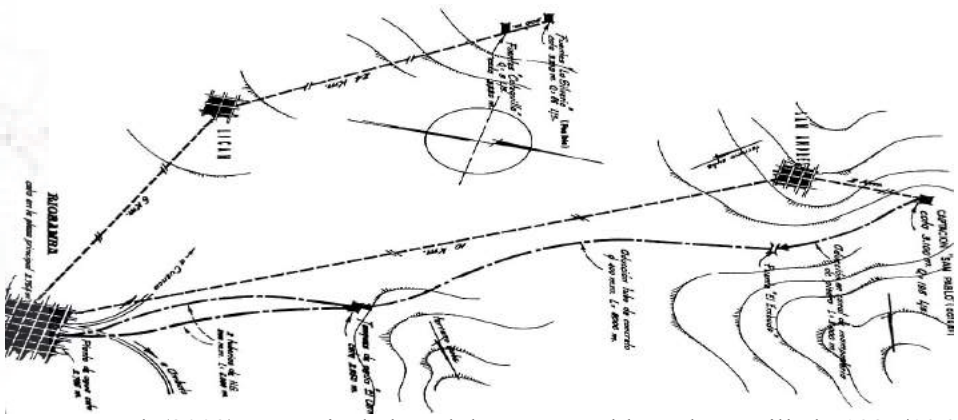
MUNICIPIO DE RIOBAMBA 1920

FERROCARRIL1925· FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS(CABRERA 2010)



1925·SERVICIOS PÚBLICOS A LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

A la llegada del ferrocarril la ciudad busca mejorar su infraestructura, como el plano de red de agua potable y alcantarillado,los servicios de luz eléctrica creándose diferentes fuentes de servicio hidráulico además la telefonía como un servicio básico que en 1920 era ofrecida sólo por el municipio llamadas locales pero solamente la compañía de ferrocarriles ofrecía llamadas internacionales a partir de esto se crea la necesidad de establecer ese tipo de llamadas.



Fuente:Cepeda(2003), Croquis de la red de agua potable y alcantarillado 1925/1960

1925 · ESTILO ARQUITECTONICO DEL CENTRO HISTORICO

En la mayoría de las casas en 1910 son de una planta pero en 1920 estas aumentan en altura y son destinadas a ser hoteles y espacios comerciales o de arriendo, estas formadas de dos a tres plantas entablado de madera a pesar del frío y algunas casas constan con focos de calefacción, estas casas cuentan con aleros y balcones de hierro forjado y sus fachadas con ciertos detalles de decoración tirando a un estilo ecléctico. Estas viviendas llevan un patio central destinado a la recepción de animales de carga o puntos de reunión su estructura principal son pilares de madera de eucalipto, y otras de pilares de piedra, el estilo en el centro histórico se basaba en una configuración vernácula sin embargo en su mayoría tenían muros también de piedra, tímpanos de madera para los techos y teja. Fuente(Kingman, 1989)

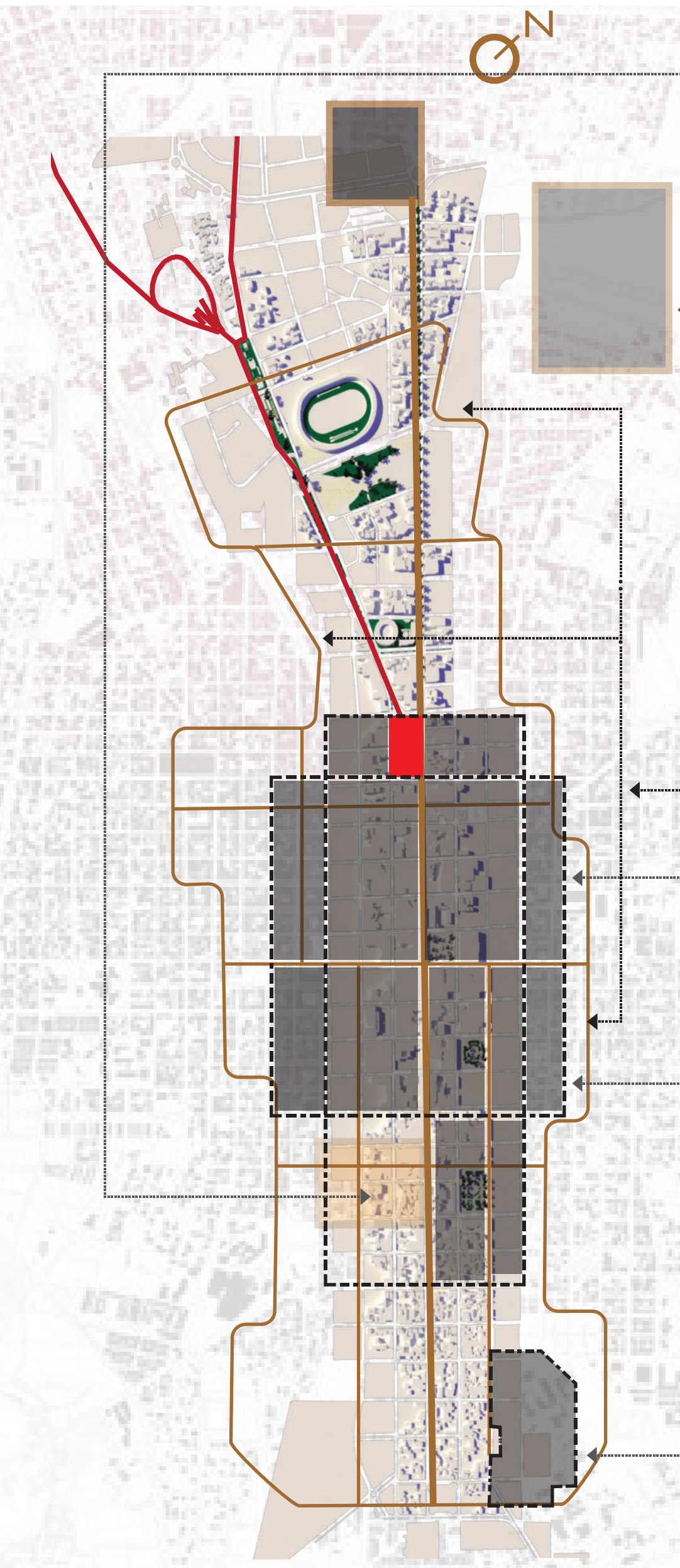
1975 · ESTILO ARQUITECTONICO DEL ÁREA CONTEMPORANEA

Tras la llegada del ferrocarril la ciudad de Riobamba adopta nuevos sistemas constructivos que mejoren el tiempo y calidad de las construcciones, esto se evidencia partiendo de la extensión del centro histórico que hasta 1920 consta con un sistema vernáculo, por otro lado el área contemporánea que surge a su alrededor por el acelerado crecimiento de la ciudad a partir del asentamiento definitivo de este equipamiento y los usos de suelo que se dan a su alrededor llevan a optar por un sistema a base de hormigón armado, ladrillo, concreto que dieron lugar al mejoramiento de calidad de vida en ese entonces.

TRANSPORTE PUBLICO 1935

BANCO CENTRAL RIOBAMBA

BASILICA Y PARQUE MALDONADO· FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS(CABRERA 2010)



1927· FIN DE LA SOCIEDAD BANCARIA

En 1927 la sociedad bancaria llega a quebrar debido a falta de pagos y una deuda al estado de más de 4 millones de sucres en ese entonces que acabaría con las obras el acelerado crecimiento de la ciudad teniendo así una paralización de la urbe hasta 1930 sin embargo el tren continuó funcionando y a que la ciudad continuó con algunas obras pendientes.(Miranda,2018)

1935·OBRAS DE ASFALTADO Y AEREOPUESRTO

La ciudad sufría una crisis demográfico ya que las obras de construcción se paralizaron por las deudas todos los lotes se comenzaron a vender especialmente los que estaban cerca del límite urbano coma sin embargo alguna de las obras continuaron como la canalización con el fin de erradicar la peste y la tifoidea y el asfaltado en los barrios principales, el aeropuerto que nunca llegó a su funcionalización pero sus trabajadores llegaban a través del ferrocarril que antes transportaba a 1000 obreros.

Fuente:Cepeda(2003), aereopuerto Riobamba Calles de Bellavista asfaltadas 1940

1940 ·CAMBIO DE MOVILIDAD AL BUS

En 1935 la ciudad recibe a un nuevo sistema de transporte público que es del bus con la necesidad de movilizar a toda la población en un menor tiempo y a un bajo costo así cambiando el ferrocarril por el transporte público de buses y afectando la estructura urbana. (Kingman, 1989)

1946· OLIMPIADAS RIOBAMBA

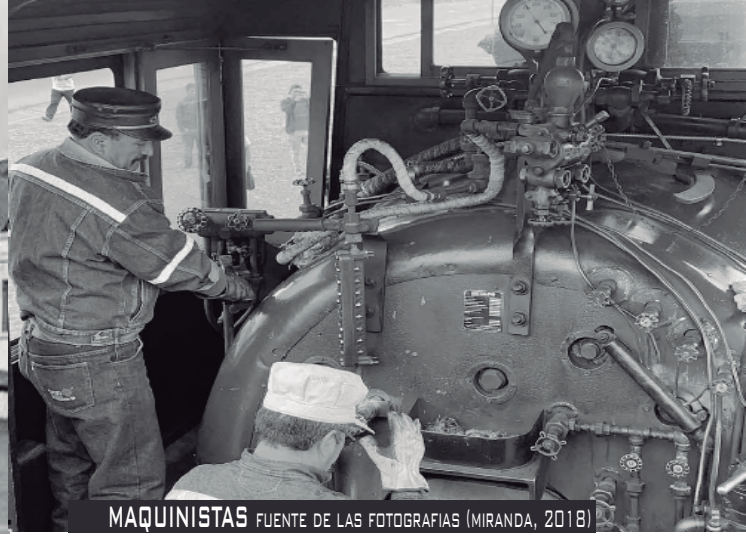
Pues de las primeras olimpiadas las futbolistas célebres de Riobamba se contentan por las primeras olimpiadas en el estadio de Riobamba en 1946, llegan cientos de personas utilizando los medios de transporte público tanto el ferrocarril en menor instancia que el bus.(López, 2018)

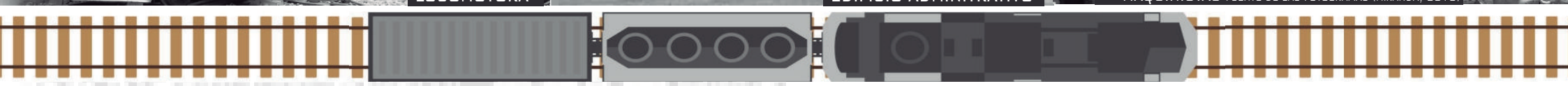
1980· FIN DE LA ERA DEL FERROCARRIL

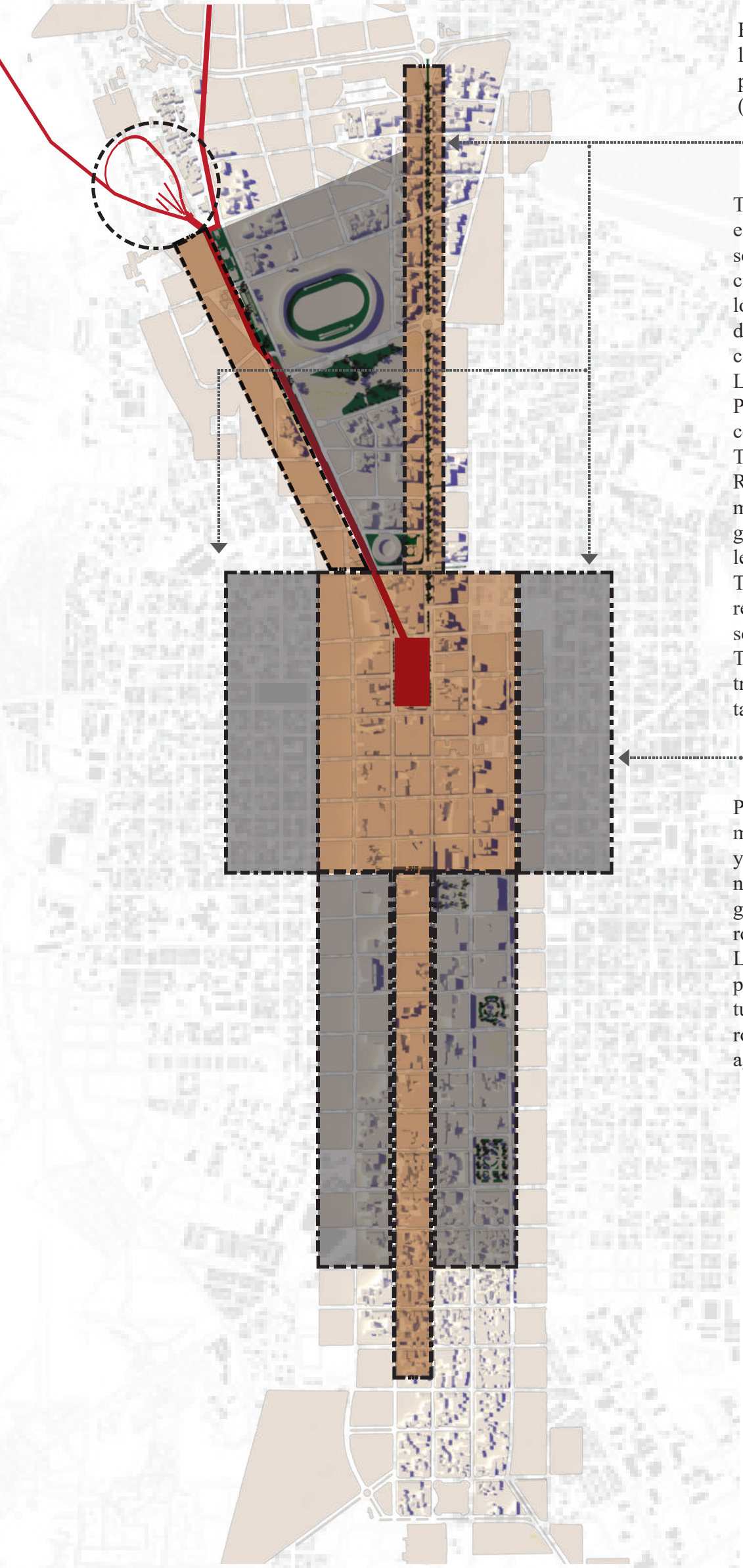
Tras el cierre de la asociación de ferrocarriles y la asociación bancaria el ferrocarril deja de tomar importancia hasta 1975 en donde se percatan que es un lote vacío únicamente con una entrada enmarcada para recibir al ferrocarril, este espacio arquitectónico deja de tomar importancia y se vuelve en un vacío en el centro de la ciudad el crecimiento poblacional ya no es entorno a este equipamiento sino más bien entorno a los espacios públicos y centros de Comercio que éste produjo la plaza Alfaro queda como un icono y un centro de lo que fue la estación del tren. (Páez, 2017)

LOCOMOTORA

EDIFICIO ADMINITRATIVO


MAQUINISTAS FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS (MIRANDA, 2018)





1981· FENOMENO DEL NIÑO

El tren comenzó a decaer aún más ya que a finales de 1981, el Niño, provocó que la línea férrea de Palmira hasta Bucay se pierda por completo, razón por la cual se paralizó el tren más de dos años y costaría demasiado volver a reconstruirla. (López, 2018)

1985· FORTALECIMIENTO DEL TURISMO Y COMERCIO

Tras el fenómeno se crea una ruta que centra en turismo hacia Riobamba ya que es una ciudad de gran atractivo, por sus paisajes, museos especialmente religiosos, donde se conservan valiosas obras de arte. Además de ser el centro de comercio ya que a su alrededor se acentaron restaurantes, bares, hoteles, cafeterías, y en los talleres de reparación generaba trabajo para muchos riobambeños de carga y descarga de lo vagones y además de cargar los productos primarios hacia otras ciudades.

Llega a enfocar su turísmo ya que posee importancia histórica, aquí se firmó la Primera Constitución de la República, y se caracteriza por sus artesanías textiles, cerámica y tagua. Se incrementan los viajes hacia varios tramos:

Tramo Riobamba- Colta: Se abren rutas hacia Colta ubicada a 30 km al sur de Riobamba que posee la laguna, abundancia de totora, la misma que constituye la materia prima para la confección de esteras. En la población existen grupos indígenas que se dedican a la cría de ovejas, y cultivo de hortalizas, tubérculos y legumbres, pero carece de infraestructura para turistas.

Tramo Riobamba-Alausí que fue escenario de las batallas de independencia y revolución liberal. Existen algunas comunidades indígenas, sus construcciones son de adobe y madera.

Tramo Riobamba-Nariz del Diablo: Es un cerro que está ubicado a pocos kilómetros al sur de Alausí. Es un atractivo natural de 800 m. de altura que genera importancia turística, por la subida del tren en zigzag. (Miranda, 2018)

1990· NUEVAS LOCOMOTORAS Y AGLOMERACION DEL ESPACIO PÚBLICO

Para esta fecha el Ferrocarril funcionaba netamente para el turismo y pretendía ser mejorado por lo que adquieren nuevas locomotoras las TD2000, de origen francés ya que mejoraban la comodidad del turísmo y soportaba mayor carga en sus vagones, además de mejorar las vías ferreas.A raíz de esto fue una mala compra por el gobierno de Borja ya que los materiales para la renovacíon de sus vías se pudrieron y fue el fin del ferrocarril por segunda ocasión hasta su rehabilitación en 2008. La afluencia de la ciudadania en ese entonces era muy grande en este espacio público ya que a su alrededor ya se había definido el uso de suelo comercial y turistico que hasta el día de hoy se mantiene , esto se evidencia en las calles que rodean la plaza Eloy Alfaro, la av. 10 de Agosto y Unidad Nacional que que es la aglomeración de servicios para los turistas. .(López, 2018)

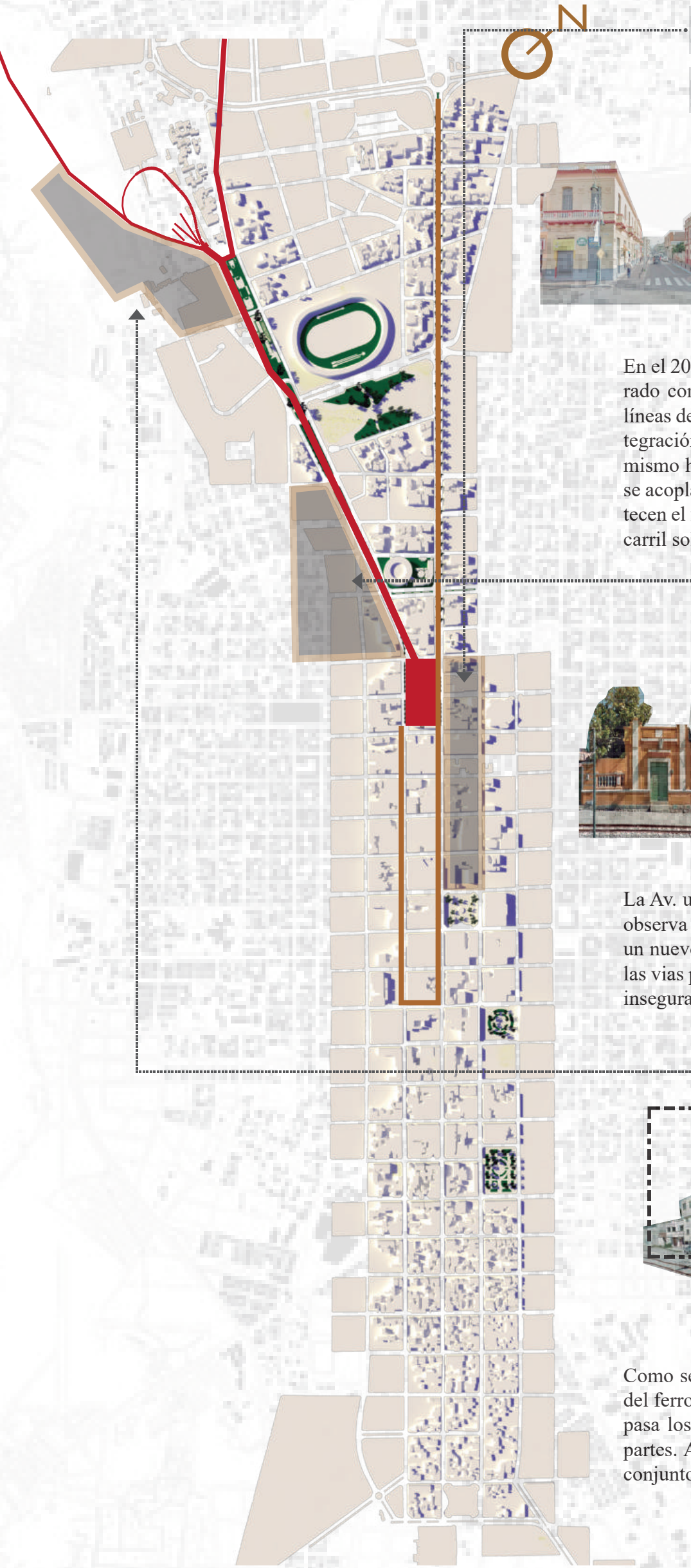
2007· DECLARACION PATRIMONIAL

La declaración patrimonial y la rehabilitación de la red ferroviaria al reconocer su importancia y potencialidad con el atractivo turistico, permitieron el desarrollo de nuevas redes que incrementarían a futuro el desarrollo económico del país a través del Gobierno Central durante el periodo 2007-2014, rehabilitando, plazas, estaciones, equipo de remolque y adquisición de vagones.(Miranda, 2018)

FERROCARRIL 2019

ESTACION DEL TREN 2019

FERROCARRIL 2019· FUENTE DE LAS FOTOGRAFIAS(M.RIOBAMBA 2019)



2008· REHABILITACIÓN DE LA ESTACÍON Y LAS LÍNEAS DEL FERROCARRIL

INCORPORACION DE NUEVA ARQUITECTURA AL REDEDOR DE LA PLAZA ALFARO

Fuente: google street vew 2020,Fragmento de la calle 10 de Agosto

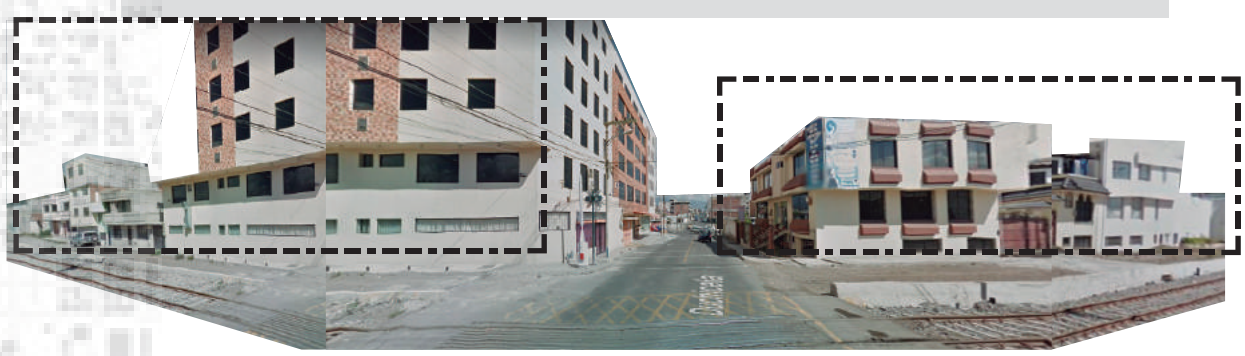
En el 2008 nace una nueva esperanza de recuperación ya que en abril del mismo año es declarado como patrimonio cultural del Ecuador y se inicia un proceso de rehabilitación de las líneas del ferrocarril con fines turísticos desde ahí varios centros comerciales así como la reintegración de los espacios públicos y apertura de nuevos centros educativos alrededor del mismo han tenido como objetivo mejorar su infraestructura . Sin embargo la arquitectura no se acopla al estilo de aquellos dias y rompe el diseño historico eclectico, las calles ya no abastecen el flujo de movilidad y el mayor punto de aglomeracion es la plaza alfaro ya que el ferrocarril solo funciona como un medio turístico

2020 · AV. UNIDAD NACIONAL

Fuente: google street vew 2020,Fragmento de la Av. Unidad nacional

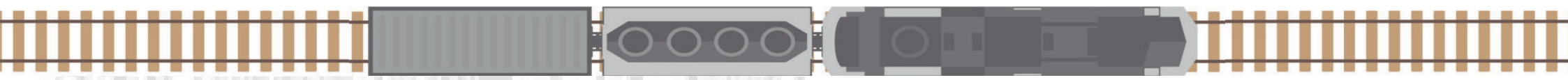
La Av. unidad Nacional es la via por donde se conecta las vias ferreas a la estacion, como se observa en lineas entrecortadas los historico prevalece a su alrededor pero en esta via ya se usa un nuevo sistema constructivo y estilo arquitectonico, las residencias intentan integrarse con las vias pero el estereotipo de su abandono aun prebalece haciendo de esta una de las vias mas inseguras de la ciudad y generando un paisaje urbano poco favorable para la ciudad.

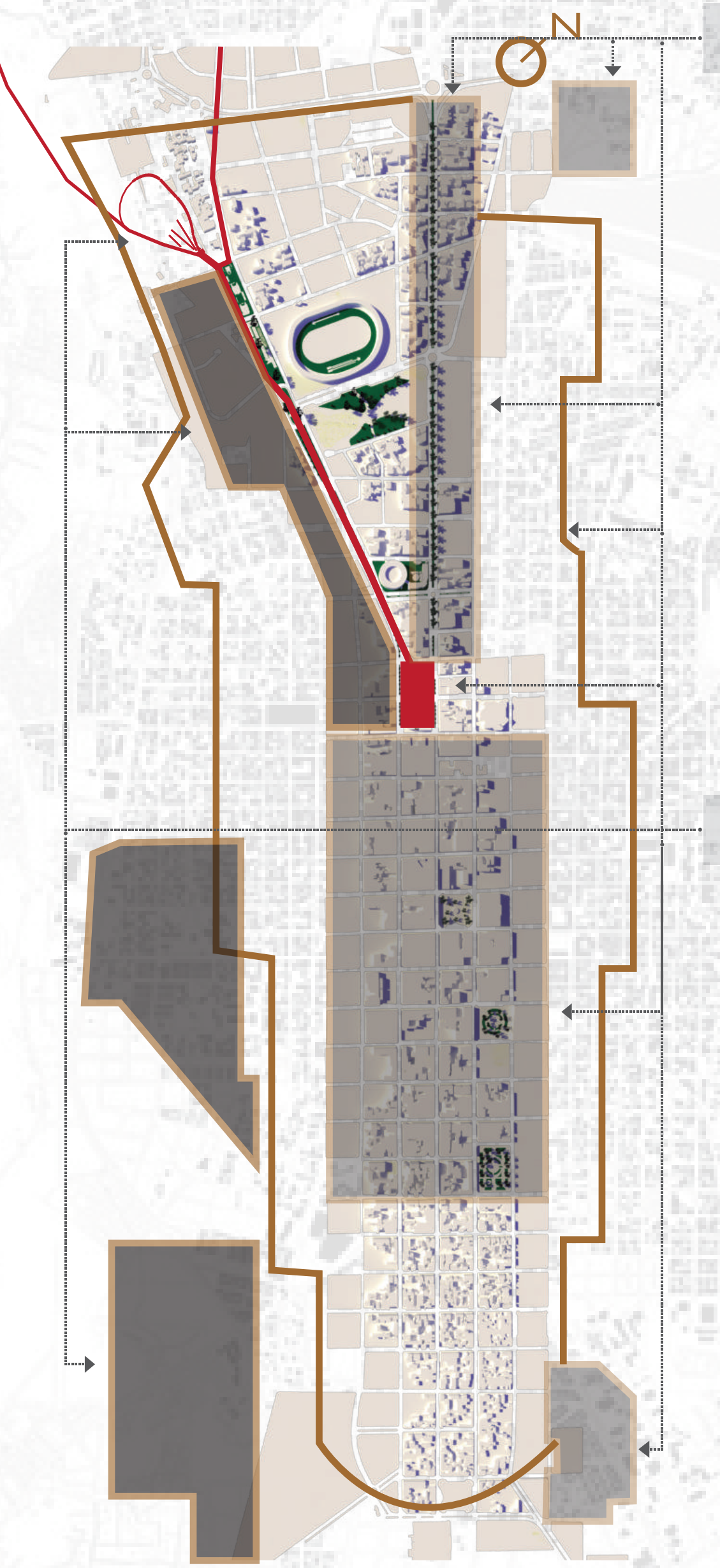
2021· LA CIUDAD SE EXCLUYE DE LAS LINEAS DEL FERROCARRIL



Fuente: google street vew 2020, Fragmento de la Av. Unidad nacional

Como se observa en la imagen estas residencias practicamente le dan la espalda a las lineas del ferrocarril, no buscan integrarse y esto se debe al poco espacio de las aceras que no sobre pasa los 2.5m de longitud y a la falta de mantenimiento, separando asi a la ciudad en dos partes. Ademas del abandono de los talleres del tren hace que esta zona no se expanda en conjunto sino haciendo la crecer una parte al nor-oeste y otra al sur-este.





5.3.1.ASPECTOS POSITIVOS EN TORNO A LA LLEGA DEL FERROCARRIL

-Renovacion y rehabilitacion de espacios Públicos: monumento a Maldonado, Fuente de Neptuno, Parque la libertad
-Empedrado y asfaltado de los ejes principales de movilidad: Av.10de agosto, José Veloz, Primera constituyente, Joaquin de Olmedo entre otros.
-ncremento en las áreas comerciales al rededor de las calles principales.
-Incremento en las áreas comerciales al rededor de las calles principales.
-Crecimiento concéntrico de la zona urbana y mejoramiento continuo en el trazado de su estructura urbana y movilidad.
-Decoración de viviendas del centro histórico con un estilo ecléctico en sus fachadas.
-Mejoramiento en la infraestructura de la ciudad, abastecimiento de agua potable, luz, alcantarillado,medios de comunicacion auditiva.
-Aumento de fuentes de trabajo con la apertura de los talleres del ferrocarril, incremento en turismo e intercambio comercial.
-Creacion de la primera ciudadela más moderna ''Bellavista" que atrajo a los inversionistas del exterior.
-Reconocimiento de hitos a traves del asentamiento de la estación: monumeto al ferrocarril, Puruhua, parque Guayaquil, estadio olimpico, entre otros.
-Delimitacion de las parroquias: Maldonado, Velóz, Lizarzaburu
-Mejoramiento en el sistema constructivo de un sistema vernáculo a un sistema a base de concreto, ladrillo y hierro.
-Mejoramiento en la movilidad: aumento en el ancho de las aceras, calles.
-Parcelación de los principales Barrios: Bellavista, Macaji, primavera, san Alfonso, la merced, etc.
-Se determina el uso de suelo principal en el centro historico, dejando el uso comercial a lo largo de las vias con mayor flujo y asu alrededor equipamientos de uso religioso, educativo, admnistrativo y comercial.

5.3.2.ASPECTOS NEGATIVOS EN TORNO A LA LLEGA DEL FERROCARRIL

-En la actualidad la Av. Unidad Nacional se ha convertido en una de las calles menos transitadas por los peatones, debido a la inseguridad, falta de mantenimiento y espacios muy grandes que facilmente se convierten en vacios urbanos,
-Las lineas del tren separaron la movilidad de la avenida Unidad Nacional, creando una barrera o muros que hasta la actialidad siguen interrumpiendo el paso peatonal y manteniendo un constante congestionamiento vehicular.
-Al estar centra toda su trama urbana y expansión entorno a la estación del ferrocarril la ciudad deja las obras a su arederon, tal es el caso de la lotización de la parroquia Velazco que crecía exponencialmente de manera desorganizada.
-El factor demográfico poblacional centrato en su economía y turismo tuvo un gran auge a la llegada de este medio de transporte pero al concluir esta etapa la poblacion sufrió un paro en su crecimiento y lo retoma hasta 20 años despues en 1960.
-La expansión es acelerada en la zona centro, dejando las áreas exteriores con vacios urbanos que no se logran llenar hasta la actualiad.
-Para trasladarse en el tren las personas debian esperar a que todos los vagones esten llenos por lo que sus parada principal en la plaza Alfaro eramuy congestionada, y tomaba mucho tiempo movilizarse.
El área destinada para el emplazamiento de la estacion del tren es de una hectarea, por lo que al dejar el funcionamiento del ferrocarril hace insegura la zona centrica y cambia la dinamica urbana.
-El ferrocarril deja de ser un medio de trasporte accesible por sus costos elevados y mantenimiento lo que lleva a optar a la población por el transporte publico o privado.