



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE RECURSOS NATURALES
ESCUELA DE INGENIERÍA EN ECOTURISMO

**RECONSTRUCCIÓN DE LA HISTORIA ORAL SOBRE EL
SISTEMA FERROVIARIO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA,
PROVINCIA DE CHIMBORAZO**

**TRABAJO DE TITULACIÓN
PROYECTO TÉCNICO PARA TITULACIÓN DE GRADO**

**PRESENTADA COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENER
EL TÍTULO DE INGENIERA EN ECOTURISMO**

VIOLETA MONSERRATH LÓPEZ LONDO

RIOBAMBA- ECUADOR

2018

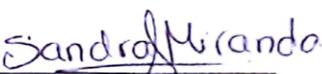
@ 2018 Violeta Monserrath López Londo

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho de Autor.

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO**FACULTAD DE RECURSOS NATURALES****ESCUELA DE INGENIERÍA EN ECOTURISMO**

El Tribunal del Trabajo de Titulación certifica que: El trabajo de proyecto técnico: **“RECONSTRUCCIÓN DE LA HISTORIA ORAL SOBRE EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO”**, de responsabilidad de la señorita Violeta Monserrath López Londo, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del Trabajo de Titulación, quedando autorizada su presentación.

ING. SANDRA PATRICIA MIRANDA SALAZAR
DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN



ING. CARLOS ANÍBAL CAJAS BERMEO
ASESOR DEL TRIBUNAL



Riobamba, 09 de Agosto del 2018

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Yo, Violeta Monserrath López Londo, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos y originales. Los textos constantes y el documento que provienen de otra fuente están debidamente citados y referenciados.

Como autor, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación.



Violeta Monserrath López Londo
C.I. 065005605-4

Riobamba, 09 de Agosto del 2018

Yo, Violeta Monserrath López Londo soy responsable de las ideas, doctrinas y resultados expuestos en este trabajo y el patrimonio intelectual del Trabajo de Titulación de Grado pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.



Violeta Monserrath López Londo

C.I. 065005605-4

Riobamba, 09 de Agosto del 2018

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo en primer lugar a Dios, quien ha sabido guiarme día a día para poder culminar con éxito este proyecto, a mis padres Arcenio y Fanny, quienes con su esfuerzo y trabajo han estado apoyándome durante toda mi vida estudiantil, a mis hermanos Braulio, Javier y Madelin, que son mi apoyo moral y por quienes me formo para darles siempre el mejor ejemplo, a mis sobrinos Jason y Alison que con su cariño e inocencia son los que han dado una chispa de alegría a mi vida , a mi abuelita que todos los días ha sabido echarme sus bendiciones, a toda mi familia que de una u otra forma con sus palabras de aliento y buenos consejos han querido que siempre siga adelante y cumpla con mis metas, a una persona muy especial que siempre lo llevaré en mi corazón y a mi amiga Anita que desde que nos conocimos siempre ha estado para poyarme y compartir todas las experiencias que como jóvenes hemos pasado, a todos ustedes por ser parte de mi vida tan maravillosa, los amo.

Violeta L.

Riobamba, 09 de Agosto del 2018

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento muy especial a todos y cada una de las personas que siempre confiaron en mí y me dieron todo su apoyo en especial a mi tutora la Ingeniera Sandra Miranda y a mi asesor el Ingeniero Carlos Cajas quienes con sus conocimientos profesionales me han ayudado en el desarrollo del presente documento.

Violeta L.

Riobamba, 09 de Agosto del 2018

TABLA DE CONTENIDO

I. RECONSTRUCCIÓN DE LA HISTORIA ORAL SOBRE EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO.....	1
II. INTRODUCCIÓN.....	1
A. IMPORTANCIA.....	1
B. PROBLEMÁTICA.....	2
C. JUSTIFICACIÓN.....	2
III. OBJETIVOS.....	3
A. GENERAL.....	3
B. ESPECÍFICOS.....	3
IV. HIPÓTESIS.....	4
V. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA.....	5
A. MARCO CONCEPTUAL.....	5
B. MARCO TEÓRICO.....	7
1. Historia oral.....	7
2. Técnica para recolectar información.....	8
3. Sistema ferroviario.....	9
4. Propuesta de difusión.....	10
C. MARCO CONTEXTUAL.....	11
VI. MATERIALES Y MÉTODOS.....	12
A. CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR.....	12
1. Localización.....	12
2. Ubicación geográfica.....	12
3. Límites.....	12
4. Características Climáticas.....	13
B. MATERIALES Y EQUIPOS.....	13
1. Materiales.....	13
2. Equipos.....	13
C. METODOLOGÍA.....	13
VII. RESULTADOS.....	16
A. REGISTRO DE INFORMACIÓN DE LA MEMORIA ORAL CON FERROVIARIOS JUBILADOS, HISTORIADOR Y ADULTO MAYOR DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA.....	16
B. ELABORACIÓN DEL RELATO HISTÓRICO DEL SISTEMA FERROVIARIO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA.....	24
C. DISEÑO DE UNA PROPUESTA DE DIFUSIÓN SOBRE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL.....	53
VIII. CONCLUSIONES.....	57
IX. RECOMENDACIONES.....	58

X. RESUMEN	59
XI. SUMMARY	60
XII. BIBLIOGRAFIA	61
XIII. ANEXOS	64

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura VI-1 Mapa de Localización del área de estudio.	12
Figura VII-2 Sesión Hermandad de Ferrovianos Jubilados.....	20
Figura VII-3 Reunión con el Rector de la ESPOCH.....	21
Figura VII-4 Tren saliendo de la estación.....	53
Figura VII-5 Antigua estación del ferrocarril. Años 50.....	53
Figura VII-6 Hotel Guayaquil.....	54
Figura VII.7 Hotel Guayaquil Años 50.....	54
Figura VII-8 Tren saliendo de la ciudad.....	55
Figura VII-9 Gorra Motorista.....	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla VII-1 Información de Ferroviarios Jubilados.....	20
Tabla VII-2. Personas entrevistadas.....	22
Tabla VII-3 Temas de Estudio para la elaboración del relato histórico.....	24

I. RECONSTRUCCIÓN DE LA HISTORIA ORAL SOBRE EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO.

II. INTRODUCCIÓN

A. IMPORTANCIA

A nivel latinoamericano actualmente ferrocarriles del Ecuador presta un servicio de uso turístico, que revitaliza un proceso histórico al que se anexa la participación de las comunidades (Ministerio de Turismo, 2016) y es considerado como una ventaja competitiva con servicios de calidad, además, el ferrocarril por su influencia social, económica, política y cultural es parte importante de la historia de la República del Ecuador.

La planificación para la construcción del ferrocarril ecuatoriano tuvo sus inicios en el año de 1861 precedida por Gabriel García Moreno, para lo cual se realizaron estudios y se firmaron diferentes contratos (Idrovo, 2007) uno de ellos incluía que el ferrocarril debía pasar por la ciudad de Riobamba, existieron diferentes inconvenientes para que esto se cumpliera, el 24 de Julio de 1905 llega a la ciudad de Riobamba (Cepeda, 2004), posteriormente se realizó la inauguración de la estación del ferrocarril en el año de 1925.

Al pasar de los años fue deteriorándose y quedando en el olvido esto se dio por falta de incentivos económicos y de interés por parte de los gobiernos (Rojas & Bravo, 1992, pág. 5), a pesar de ser conocido como el mejor servicio social de la época debido a que era el medio de transporte que se encargaba de llevar las mercaderías con más facilidad de una ciudad a otra, mejorando así el desarrollo de los pueblos (Cepeda, 2004), diferenciándose a la actualidad, que es de uso exclusivo para el turismo.

Es por eso que para fomentar el cuidado y protección del ferrocarril ecuatoriano, mediante el Acuerdo Ministerial N.029, del 11 de abril del 2008 (Mora, 2008, pág. 2.3), la red ferroviaria fue declarada como “Patrimonio Cultural del Estado” por parte del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, después de este hecho importante para los ecuatorianos se decretó la creación de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública – FEEP, según Registro Oficial No. 179 del 26 de abril del 2010 (Alvarado, 2010), quienes son los encargados de administrar la red ferroviaria para uso y aprovechamiento tanto en el presente como en un futuro.

De esta forma “El Tren de la Unidad Nacional” hoy es considerado el “Tren de lujo líder de Sudamérica” y una de las obras de ingeniería más importantes de la historia ecuatoriana (Ministerio de Turismo, 2016). La vía ferroviaria en su inicio tenía una extensión de 965 Km (MCP, 2012) en la actualidad cuenta con 456 kilómetros y se han desarrollado 11 rutas turísticas a nivel nacional.

Dentro de la ciudad de Riobamba se encuentran 2 rutas principales, la primera conocida como el Tren del Hielo, que pasa por la parroquia de licán, la misma que avanza hasta Urbina, la segunda es la ruta de los Ancestros atravesando la parroquia Calpi llegando así hasta el cantón Colta.

B. PROBLEMÁTICA

La historia del ferrocarril no es un tema novedoso para la ciudadanía en general, provocando así la desvalorización de este Bien Patrimonial, a pesar de que esto aumentaría el valor de la experiencia mediante la información histórica (Murta & Goodey, 2002) que se proporcione durante el viaje o en la visita a la estación del tren en Riobamba.

C. JUSTIFICACIÓN

Por medio de la historia oral que ocupa un lugar relevante en la nueva Historia Social se pudo ampliar, enriquecer los enfoques, los métodos de investigación y las fuentes a cuáles recurrir (Garcés, 2002), las mismas que ayudaron a los entrevistados a recrear su pasado, sus experiencias y más ampliamente sus vidas, con aporte a la historia local.

En el Ecuador, la Constitución política (2008), según el Art. 21, menciona: “Las personas tienen derecho a construir y mantener su propia identidad cultural, a decidir sobre su pertenencia a una o varias comunidades culturales y a expresar dichas elecciones; a la libertad estética; a conocer la memoria histórica de sus culturas y a acceder a su patrimonio cultural; a difundir sus propias expresiones culturales y tener acceso a expresiones culturales diversas”.

Es por lo que el valor de la historia oral radicó en los testimonios que los informantes relacionados al ferrocarril transmitieron, algo que no se encuentra en documentos, que recuerda el pasado, su pasado, y aportó una dimensión humana a la historia (Inturmendi, s.f.) Revelando más sobre el significado de los hechos que sobre los hechos mismos, mostrando así la relación del individuo con su historia y entorno, reveló lo que la gente hizo, lo que deseaba hacer, lo que creyeron estar haciendo y lo que ahora creen que hicieron.

Mediante la recolección de la historia oral sobre el sistema ferroviario en Riobamba se realizó la recuperación de la memoria oral, a través de la participación de la ciudadanía que estuvo relacionada o no a la temática central de esta investigación, debido a la necesidad de establecer los vínculos patrimoniales para su revitalización, posteriormente se realizó la difusión de la historia recolectada. El presente proyecto técnico se realizó en el marco del convenio entre la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo y Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública.

III. OBJETIVOS

A. GENERAL

- Reconstruir la historia oral sobre el sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo.

B. ESPECÍFICOS

- a. Registrar información de la memoria oral con ferroviarios jubilados, historiadores y adultos mayores de la ciudad de Riobamba.
- b. Elaborar el relato histórico del sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba.
- c. Diseñar una propuesta de difusión sobre la historia del sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba.

IV. HIPÓTESIS

El registro de la historia oral para la reconstrucción de la memoria sobre el sistema ferroviario permitirá diseñar la propuesta de difusión del relato histórico en la ciudad de Riobamba.

V. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

A. MARCO CONCEPTUAL

1. Reconstrucción

La reconstrucción histórica para Brevia (2008), busca la recreación actual de un hecho histórico, realizado, sobre todo con un interés y un deseo de mantener un rigor histórico práctico y educativo. La gente puede revivir una historia que normalmente no aparece en los libros de historia. Es una especie de reconstrucción de la historia cotidiana, no se intenta reinventar o cambiar la historia.

Según Alonso (2016), reconstrucción de la historia, personal o colectiva, juega tanto el autoengaño como la imposibilidad, también evolutiva, de incorporar la incertidumbre en nuestras decisiones. No se trata de aquilatar el riesgo, como hacen los modelos matemáticos de los bancos centrales. Se trata de algo mucho más profundo.

2. Historia

La historia según Sánchez (2005), es el conocimiento de lo que sucedió en el pasado, en tanto el historiador, como sujeto cognoscente en la historia, tiene el propósito de buscar en el pasado respuestas a inquietudes presentes. A pesar de que todos los hombres hacemos referencia al pasado, eso no basta para delimitar la actividad del historiador de la de otros porque al interiorizar un acontecimiento remoto sólo se capta el hecho histórico, pero analizarlo y clasificarlo es hacerlo objeto de estudio científico.

Para Castro (2018), la historia pues varía según la época, como así según las ideologías de quienes la intenten definir. No es lo mismo una visión marxista que una liberal, pues se apoyan en diversos medios o acontecimientos para explicarla, la historia es la ciencia que estudia el pasado, pero en la antigüedad era la investigación del pasado muy cercano, vivido por los propios autores. En la actualidad las definiríamos como crónicas, pero para Heródoto, el primer Historiador, eso era Historia.

3. Oral

Sobre el rol que desempeña el lenguaje oral, Antich (1986: 64), plantea: "La primacía del lenguaje oral radica en la realidad objetiva de su naturaleza como fenómeno social y medio de comunicación verbal por excelencia. De ahí la necesidad de conceder prioridad al establecimiento de los mecanismos de comprensión auditiva y del habla, lo cual significa que primero se presenta la lengua oral y que la lengua escrita se enseña a partir de lo que los alumnos han aprendido oralmente."

La oralidad para Martín (2010), fue un componente esencial de sociedades ágrafas que mediante la interacción social y la tradición establecieron una transmisión de informaciones entre generaciones. En la Grecia clásica, los primeros historiadores Heródoto y Tucídides evidenciaron las guerras del Peloponeso a través de múltiples testimonios orales, de esta manera, las versiones de los testigos eran relevantes para la historia debido a que las fuentes escritas resultaban de difícil acceso para historiadores de la época.

4. Información

La información para Camejo (2000), condiciona la generación y la gestión del nuevo conocimiento y posibilita la formalización de este último; en esto reside el sentido pragmático de la información, es decir, en su materialización en noticias, informes de investigación, objetos u otros que permiten la generación y comunicación del conocimiento.

Para Thompson (2014), la información es un conjunto de datos acerca de algún suceso, hecho o fenómeno, que organizados en un contexto determinado tienen su significado, cuyo propósito puede ser el de reducir la incertidumbre o incrementar el conocimiento acerca de algo.

5. Memoria histórica

La memoria para Betancourt (2014), está pues, íntimamente ligada al tiempo, pero concebido este no como el medio homogéneo y uniforme donde se desarrollan todos los fenómenos humanos, sino que incluye los espacios de la experiencia, en base a lo mencionado la memoria histórica supone la reconstrucción de los datos proporcionados por el presente de la vida social y proyectada sobre el pasado reinventado.

Según Díaz (2010), la memoria histórica es un concepto historiográfico de desarrollo relativamente reciente, que puede atribuirse en su formulación más común a Pierre Nora, y que vendría a designar el esfuerzo consciente de los grupos humanos por entroncar con su pasado, sea este real o imaginado, valorándolo y tratándolo con especial respeto.

La Memoria histórica según García (2010), es un recuerdo colectivo, una evocación volcada hacia el presente del valor simbólico de las acciones colectivas vividas por un pueblo en el pasado, es una acción que preserva la identidad y la continuidad de un pueblo, es no olvidar lo aprendido, muchas veces con sangre, es el camino para no repetir errores pasados

6. Historiadores

Para Laian (2015), la labor del Historiador no es simplemente una descripción de los hechos pasados, sino que su labor abarca un propósito mucho más amplio y atrevido, su tarea consiste en la reconstrucción porque el pasado ya fue construido – del pasado histórico en forma de relato narrativo y a partir de las fuentes, vestigios y reliquias, todo ello mediante un método inferencial e interpretativo en el cual es imposible eliminar el propio sujeto gnoseológico, lo que quiere decir que es imposible apartar al investigador de su propio sistema de valores filosóficos.

Creemos que este papel del historiador como guía social capaz de dotar al ciudadano de una conciencia histórica y de una actitud crítica es bastante revelador de la función social que éste tiene asignada (Manjón, 2011) Entre otras cosas, porque al ejercer dicha función lo que consigue fundamentalmente es que el ciudadano tenga una idea más clara de las posibilidades históricas de su existencia y, por tanto, una idea más clara del presente y del porvenir.

7. Adultos Mayores

Según Malagón (s.f), denomina personas mayores a aquellos que han sobrepasado determinada edad, generalmente coincidiendo con el cese en la actividad laboral por la jubilación, de ahí que no posea un umbral cronológicamente exacto y sea considerada una etapa de la vida

que se construye culturalmente. No obstante, se han dado interpretaciones de todo tipo para definir qué es ser una persona mayor.

Los adultos mayores para el Ministerio de Inclusión Económica y Social (2013), son una realidad importante porque en su voluntad se engloban todas las sabidurías. Son grandes porque han prolongado su existencia y contemplan con agrado las huellas marcadas en sus caminos. Existe grandeza en los adultos mayores porque han tenido carácter y fuerza de voluntad para la conquista de las cosas importantes y las no tan importantes, en un momento cuando la vida y el corazón son alimentados por la experiencia.

8. Relato

Para Barthes (s.f), el relato está presente en todos los tiempos, en todos los lugares, en todas las sociedades; el relato comienza con la historia misma de la humanidad; no hay ni ha habido jamás en parte alguna un pueblo sin relatos; todas las clases, todos los grupos humanos, tienen sus relatos y muy a menudo estos relatos son saboreados en común por hombres de cultura diversa e incluso opuesta.

El relato según Ganette (s.f), designa a la sucesión de acontecimientos, reales o ficticios, que son el objeto de este discurso, y sus diversas relaciones de encadenamiento, de oposición, de repetición, el relato designa nuevamente a un acontecimiento: no ya el que se, cuenta, sino el que consiste en que alguien cuente algo: es el acto de narrar tomado en sí mismo.

B. MARCO TEÓRICO

1. Historia oral

a) Definición:

Según Prins (1993), los historiadores de las sociedades industriales modernas, y con alto índice de alfabetización (es decir, la mayoría de los historiadores profesionales), suelen mostrarse en general bastante escépticos sobre el valor de las fuentes orales en la reconstrucción del pasado, pueda que actualmente muchos se mostraran un poco generosos, y admitieran a la historia oral (la historia escrita a partir de la evidencia recogida de una persona viva, en vez de partir de documentos escritos) como agradables y útiles casos ilustrativos, pero pocos estarían dispuestos a aceptar que tales materiales puedan llegar a ser fundamentales para el estudio de sociedades modernas y documentales.

Para Folguera (1994), el término de “Historia Oral” apareció en el año 1948 a partir de ahí, poco a poco, vino siendo estudiado por distintos autores. Desde el punto de la investigación, la historia oral se define como una técnica de investigación contemporánea.

La aparición de la historia oral como nuevo recurso metodológico supuso una gran revolución en la docencia de la historia y en la historiografía en general, ya que la técnica y el método que emplea no solo nos permite la recuperación de testimonios, sino que también nos facilita la escritura de otro tipo de historia, la de aquellas personas que han sido silenciadas u olvidadas en una determinada época o suceso histórico (Folguera, 1994).

b) Implicaciones y beneficios del uso de la historia oral

La historia oral permite la recuperación sistemática de los discursos a través de la palabra. Es por ello que se presenta como una técnica de investigación muy adecuada para el estudio del ámbito educativo, ya que si queremos comprender lo que está pasando en el presente se hace necesaria una mirada hacia el pasado, a nuestra propia para dar a conocer las visiones particulares de las personas que no dan respuesta a los enfoques procedentes de la hegemonía cultural.

El uso de la historia oral en el ámbito educativo nos brinda numerosos beneficios. Por un lado, nos permite humanizar la historia, al no basar la construcción de esta disciplina en base a hechos, datos, fechas, sino que permite la elaboración de sucesos históricos a través de vivencias personales (Folguera, 1994).

c) Principales problemas de la Historia Oral

La historia oral presenta fuertes limitaciones debido a la naturaleza de esta técnica, ya que el testimonio individual suscita una gran subjetividad y relatividad, y las técnicas de recogida de la información (las entrevistas) pueden ser objeto de grandes errores y omisiones sobre fechas, datos. Aunque suscite grandes limitaciones, la historia oral está indicada para algunas áreas concretas de historia: social, local, familiar, mujeres, escuelas, institutos, universidades, museos, centros de investigación, etc, (Folguera, 1994).

La historia oral o el trabajo directo con el testimonio de personas de carne y hueso, ha permitido el encuentro con un aspecto muy importante de la experiencia humana, que tenía poco espacio en las historias tradicionales: el encuentro con la subjetividad, tal vez, este sea el mayor problema para los historiadores tradicionales (Garcés, 2002).

d) Recomendaciones para realizar investigaciones de historia oral

Folguera (1994), detalla en su trabajo como se hace historia oral, ya que sintetiza los puntos clave de este tipo de trabajo teórico-práctico. Según esta autora los pasos a seguir son:

- Definición del objeto-ámbito de estudio
- Revisión de fuentes
- Planteamiento de hipótesis de trabajo
- Plan de trabajo
- Elaboración del cuestionario base
- Diseño de la muestra
- Búsqueda y selección de informantes
- Realización de las entrevistas
- Transcripción de las entrevistas
- Redacción del trabajo y de las conclusiones

2. Técnica para recolectar información

a) La entrevista

Según Paz (2001), señala la siguiente técnica para la recolección de información en la que su principal característica es permitir una comunicación directa con las fuentes de información y se

aplica a informantes claves. Permite obtener datos de mayor profundidad que los obtenidos a través de la encuesta. Se utiliza para obtener información sobre hechos concretos o sobre la opinión en relación con tales hechos. La entrevista puede ser estructurada o semi estructurada para:

- **La comunidad:** puede ser a los habitantes de una zona específica para reunir información e ideas acerca de los problemas percibidos.
- **Grupos homogéneos:** por ejemplo, presidentas de clubes de madres. Las entrevistas se enfocan en un tema concreto.
- **Informantes claves:** se hacen con determinadas personas que son representativas para obtener la información necesaria sobre temas concretos. Por ejemplo, profesores, dirigentes vecinales, etc.

Para Iturmendi (s.f), la entrevista como herramienta de trabajo el éxito de una investigación basada en fuentes orales depende de la calidad de las entrevistas que se lleven a cabo, ya que las mismas constituyen la documentación a interpretar por parte del historiador. Una entrevista no es una conversación espontánea, es una situación artificial, donde el entrevistador busca información para su investigación y el entrevistado de alguna manera busca hacer pública su historia y sus puntos de vista.

1) **Objetivo**

Entender una vivencia, ya que todo lo que aporta es significativo. Aunque nuestro informante incurra en fallos de memoria, exageraciones o ficciones, todo ello confiere significado a la historia de su vida, lo importante es saber interpretar la experiencia de una persona, ya que su testimonio nos aporta el privilegio de conocer y comprender las vivencias íntimas de esa persona.

3. **Sistema ferroviario**

Según la Muriel (2000), se conceptualiza los siguientes términos ferroviarios:

a) **Ferrocarriles Turísticos**

A los efectos de esta Carta, son los ferrocarriles históricos o preservados, ferrocarriles y tranvías museo, ferrocarriles en funcionamiento, museos de tranvías y ferrocarriles turísticos, incluyendo trenes de época que circulen por la red nacional y otros ferrocarriles.

b) **Tren**

Vehículo constituido por varios vagones arrastrados por una locomotora, que circula sobre raíles y se utiliza para el transporte de personas o de mercancías, tren de largo recorrido; tren de viajeros; el tren de levitación magnética circula en suspensión por encima de su vía sin encontrar otra resistencia al avance que la ofrecida por el aire.

c) Vía Férrea

Son el elemento esencial de la infraestructura ferroviaria y constan, básicamente, de carriles apoyados sobre traviesas que se disponen dentro de una capa de balasto. Para su construcción es necesario realizar movimiento de suelos y obras de fábrica (puentes, alcantarillas, muros de contención, drenajes, etcétera). Esta infraestructura básica se completa con sistemas de señalización y, en el caso de líneas electrificadas, con el tendido eléctrico que provee de energía a las locomotoras.

d) Restauración

Es el proceso de reparar o reconstituir partes desaparecidas para conseguir el estado inicial de un objeto. La restauración puede incrementar la solidez de un objeto en relación con su estado anterior y, por lo general, es algo más que la pura conservación. No debe ser ni invisible ni demasiado aparente.

e) Reparación

Es el proceso de ajuste o sustitución de componentes. El estándar específico de la condición mecánica es alcanzado con independencia de la integridad histórica de las piezas que puedan ser modificadas o desechadas.

f) Estación

Es el conjunto de instalaciones de vías y agujas desde las que se coordina el tráfico ferroviario, tanto de trenes de viajeros como de mercancías y maniobras, y da servicio comercial de todo tipo a los usuarios del ferrocarril.

g) Turistas

Los turistas sienten que ellos son clientes, y por lo tanto, desean ser tratados como tales y esperan que las circunstancias se ajusten a sus necesidades, en tanto que el viajero promedio ve las diferentes partes de su viaje como elementos individuales que él mismo ha seleccionado, por lo que acepta más fácilmente las condiciones, idiosincrasia y naturaleza del destino a visitar (Gisolf, 2010).

4. Propuesta de difusión

Según Zamora (2003), la difusión y promoción debe ser realizada en forma continua, amplia y masiva, donde los actores trabajan organizadamente en diferentes momentos. Es un proceso que en su primera etapa actúa de manera interactiva con la inducción externa y la organización local para la ejecución.

La difusión se desarrolla por etapas, de acuerdo con el avance en la ejecución del proyecto. Sirve para apoyar en la consecución de los objetivos específicos del proyecto; explicar y promover de manera general la naturaleza, filosofía, estructura, procedimientos, mecanismos de operación, modalidades y alcances de los servicios prestados por el proyecto. Procura hacer llegar la información más amplia sobre los servicios ofrecidos. Al inicio del proyecto contribuye a la puesta en marcha del trabajo con los grupos demandantes más organizados.

La ONU (2012), recomienda que organice eventos públicos para concientizar mediante la difusión de información porque son motivantes, interesantes y atraen diferentes tipos de personas. Un evento público es aquel de acceso público, donde hay actividades o entretenimiento para el disfrute de las personas. Si los socios de programas de ciudades seguras para las mujeres no tienen suficientes recursos para hacer su propio evento, una estrategia de difusión según (Oliva, 2016) sirve para:

- a) Dar a conocer los productos, bienes y servicios que estamos ofreciendo como parte de un proyecto, tanto sus beneficios, ventajas y oportunidades para la audiencia
- b) Lograr identificación con una idea, una marca, una propuesta, para que las personas nos apoyen en su visibilidad y posicionamiento
- c) Mostrar el proceso de implementación de un proyecto, compartir la experiencia y los resultados
- d) Asegurar la viabilidad de un proyecto, la consecución de sus objetivos y la transmisión de conocimientos.

C. MARCO CONTEXTUAL

Según Bejines (2014), a pesar de que existen diferencias también en la cronología histórica, pues en el caso de España han pasado ya casi 40 años y en el caso de Serbia apenas 15, podemos concluir que existe una semejanza en la forma en la que se usa la Historia en ambos casos. Tanto en España como en Serbia es habitual la mitificación de personajes políticos que han sido importantes en un determinado período histórico. Un ejemplo podría ser la mitificación de líderes como Adolfo Suárez y Zoran Djindjic, que jugaron un papel principal en los períodos de transición de un régimen a otro más democrático en España y Serbia.

Para Ruedas (2013), hay tres tendencias en las Ciencias Sociales que relacionan la memoria y la historia. En primera medida una de oposición al desarrollarse cada concepto en campos disciplinares distintos: la memoria en la Sociología y la historia en la historiografía. Una segunda corriente que estableció la memoria como crítica a la historia a partir de las problemáticas vividas en la modernidad. Y una tercera tendencia que plantea la posibilidad de una articulación entre memoria e historia que lleven hacia la acción social, política y reivindicativa en académicos, organizaciones y movimientos de víctimas, en Latinoamérica y especialmente en Colombia se debe aportar con mayor asiduidad en la construcción del concepto memoria histórica.

VI. MATERIALES Y MÉTODOS

A. CARACTERIZACIÓN DEL LUGAR

1. Localización

La presente investigación se realizará en el cantón Riobamba, Provincia de Chimborazo.

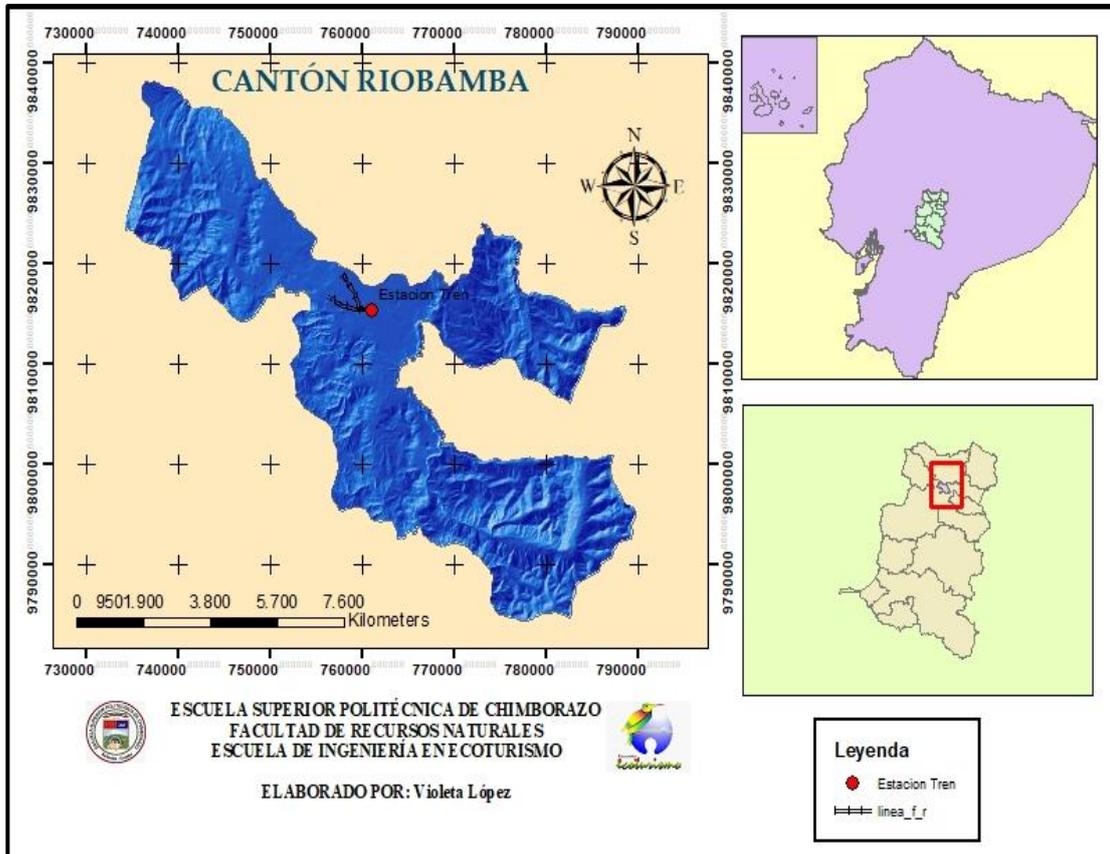


Figura VI-1 Mapa de Localización del área de estudio.

Nota: Violeta López 2018

2. Ubicación geográfica

Coordenadas UTM Zona 17S, Datum WGS 84

X: 760996

Y: 9815228

Z: 2694 msnm

3. Límites

- Norte:** Cantones de Guano y Penipe
- Sur:** Cantones de Colta y Guamote
- Este:** Cantón Chambo
- Oeste:** Provincia de Bolívar

4. Características Climáticas

En Riobamba, los veranos son cómodos y nublados y los inviernos son cortos, fríos, mojados y parcialmente nublados. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 8 °C a 19 °C y rara vez baja a menos de 5 °C o sube a más de 22 °C.

B. MATERIALES Y EQUIPOS

1. Materiales

Hojas de papel bond, esferos, lápiz, borrador, libreta de campo, libros.

2. Equipos

Computador, impresora, cámara fotográfica, grabadora de audio.

C. METODOLOGÍA

El presente trabajo se fundamenta en la aplicación de técnicas de investigación bibliográfica y de campo a un nivel exploratorio, descriptivo y analítico.

Los objetivos planteados se desarrollaron de la siguiente manera:

1. Para el registro de información de la memoria oral a ferroviarios jubilados, historiador y adulto mayor se procedió a:

- a. Realizar una línea de tiempo con respecto a los hechos más importantes que se dieron durante la construcción y funcionamiento del ferrocarril a nivel provincial y nacional para lo cual se revisarán libros digitales y físicos de diferentes autores por medio de la técnica de la lectura, obteniendo así temáticas que fueron utilizadas como temas de conversación con los informantes.
- b. Búsqueda e identificación de informantes.

Según Torres (1994), Esta técnica consiste en seleccionar a personas que por distintas razones (experiencia, formación, dirigentes, artistas, etc.), conocen del asunto cultural sobre el que se está recolectando datos, por lo que nos interesa recoger su opinión. A estas personas se les llama informantes claves y con ellos debe conversar organizadamente.

- c. Realizar las entrevistas, cuyo instrumento será un cuestionario de preguntas basadas en distintas temáticas.

Para lo cual se utilizó también la metodología del Manual de Revitalización Cultural (Torres, 1994):

1) **Guía de entrevista**

Es el instrumento de apoyo a las conversaciones. Consiste en un papel que contiene las principales preguntas o temas que se van a conversar con el informante, sirve para orientar la conversación y para no salirse del tema. Esta guía hay que tenerla escrita antes de la entrevista, para no improvisar en el momento de la conversación.

- a) Indicar el nombre del entrevistador.
- b) Los datos de identificación del informante: nombre, edad, sexo, fecha de entrevista, lugar, hora, tema de conversación.
- c) Elaborar pocas preguntas motivadoras o temas para iniciar la conversación, que pueden estar relacionados con la zona, la vida local, las costumbres, etc.
- d) Elaborar las preguntas directas, cortas y claras sobre el tema de la entrevista. El orden de las preguntas deberá estar de acuerdo con el tema de conversación, pero se recomienda siempre seguir un orden que puede ser del pasado al presente, de lo más importante a lo menos relevante, del mayor uso al menor.
- d. Sistematización de la información registrada de las entrevistas.

Para lo cual Torres (1994), recomienda:

1) **Transcripción de materiales orales a escritos**

Los datos que han sido recopilados con grabadora pueden ser utilizados directamente es decir escuchados para hacer los análisis e interpretaciones que se requieran. La transcripción del texto debe realizarse exactamente como está grabado, solo que en las pausas se colocarán los signos de puntuación correspondientes para no alterar el sentido original del texto. Estos materiales escritos se agruparán en el orden de grabación y se organizará un archivo de respaldo sobre el bien cultural que se esté trabajando, también se realizará una base electrónica de los audios de las entrevistas. Además, será necesario la sistematización de los instrumentos utilizados en la esta investigación.

2. **Para la elaboración del relato histórico del ferrocarril en la ciudad de Riobamba se procedió a:**

1. Identificación de las temáticas de estudio que se obtuvieron de las entrevistas una vez analizadas, por medio de una tabla se conoció cuantas personas entrevistadas hablaron del mismo tema.
 - Temáticas
 - Entrevistados que hablaron del tema
2. Reconstrucción del relato histórico, para lo cual se utilizó la información de los entrevistados, con fragmentos de los relatos se fue desarrollando cada una de las temáticas, la identificación de los fragmentos se dio a conocer con el nombre, apellido y año de nacimiento del entrevistado, también hubo aclaraciones entre corchetes con letra cursiva en cada fragmento

para darle sentido al relato y el orden cronológico del relato se dio por los años de nacimiento.

3. Para el diseño de una propuesta de difusión sobre la historia del ferrocarril se realizó lo siguiente:

1. Selección de fotografías que tienen relación con el texto las cuales están nítidas, claras, con un buen contraste, estas fotografías fueron recolectadas durante todo el proceso.
2. En un programa informático se procedió al diseño de un video que represente la memoria oral del ferrocarril Riobamba en el que está plasmada la información recolectada de las entrevistas y fotografías.
3. Publicación y difusión del video.

VII. RESULTADOS

A. REGISTRO DE INFORMACIÓN DE LA MEMORIA ORAL CON FERROVIARIOS JUBILADOS, HISTORIADOR Y ADULTO MAYOR DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA.

1. La línea del tiempo con respecto a los hechos más importantes que se dieron durante la construcción y funcionamiento del ferrocarril

Para establecer esta línea del tiempo se consideraron libros históricos relacionados a la temática ferroviaria, así como una publicación del Décimo Primer Congreso Internacional el Proceso de Desarrollo Turístico en Ecuador y América Latina, Avances Retos. A continuación, se inicia con (Miranda, Izurieta , & Verdugo , 2017).

1861: Declaración para que se construya la obra, se inicia el proceso de licitación.

1868: El Banco del Ecuador asigna el primer presupuesto para la construcción del sistema ferroviario.

1873: Llegan las dos primeras locomotoras bautizadas con los nombres de “Quito” y “Guayaquil”.

1874: Se inaugura oficialmente el tramo Yaguachi – Milagro.

1875: Recorre la primera locomotora denominada “Guayaquil” por el tramo que fue bautizado como Ferrocarril del Sur, el 6 de agosto el presidente Gabriel García Moreno fue asesinado, él había avanzado 45 Km de la construcción.

1875: Contrato de construcción del Ferrocarril del Sur por Marcos Jamenson Kelly y su empresa Kelly Company.

1884: Se avanza 86 Kilómetros de la vía férrea.

1897: Retoma el proyecto por Archer Harman. Se conforma “The Guayaquil and Quito Railway Company”.

1898: Celebración del contrato entre el gobierno del Ecuador y Guayaquil and Quito The Railway Company.

1899: Se construye la primera estación ferroviaria en Bucay.

1900: El gobierno del Ecuador autoriza a la Compañía la construcción de la línea principal por el río Chanchan y por la ciudad de Riobamba.

1901: Se inicia la construcción del tramo Nariz del Diablo.

1902: Llegada del ferrocarril a Alausí e inician los recorridos Durán – Alausí. Se concluyen los trabajos de zigzag que se le denomina Nariz del Diablo. Inauguración de las estaciones de Huigra (2 de mayo), Sibambe (4 de agosto) y Alausí (8 de septiembre). A finales de este año se inicia la construcción del puente más largo denominado Shucos.

1903: se firma un contrato donde se establece el servicio ferroviario directo a Riobamba (Cepeda, 2004).

1904: último contrato ferroviario Córdova-Harman (18 noviembre). Como mediador designado por las dos partes interviene Lizardo García. Se obliga al traslado de los talleres de Durán a Riobamba y otras modificaciones, entre las que se destaca a exigencia de que todos los trenes de pasajeros y carga pasen por Riobamba. Todos los contratos, salvo el último, fueron aprobados por el Congreso, el tren llega a la laguna de Colta (Cepeda, 2004).

1905: el ferrocarril llega a Riobamba desde el Ramal de Luisa, inauguración de la estación en Riobamba el 24 de julio (Cepeda, 2004).

1906: Inauguración de Urbina.

1907: Llegada del ferrocarril a Ambato y Latacunga. Creación de la parroquia Huigra. Muerte de John Harman (7 de febrero), su cadáver fue sepultado en el cementerio de Huigra.

1908: Llegada del ferrocarril a la estación de Chimbacalle en el contexto de la revolución industrial del mundo (25 de julio).

1912: Muerte del General Eloy Alfaro Delgado evento que se conoce como la “Hoguera Bárbara” como resultado de la incesante lucha entre liberales y conservadores.

1918: con la presencia del presidente de la República y sus Ministros de Estado comienzan los trabajos de rectificación de la línea del ferrocarril por Riobamba.

1921, 8 de julio: llega a Riobamba el primer tren por la vía rectificada.

1929: Llegada del ferrocarril al Cantón Ibarra, a cargo del contratista Norberto Kingles en el segundo mandato de Leonidas Plaza Gutiérrez, para el tramo Norte.

1938: oficinas centrales de la compañía del ferrocarril son trasladadas desde Huigra a Riobamba; con dicho fin se expropia la casa de Nicolás Vélez, obra de los hermanos Russo situada en la Espejo y 10 de agosto.

1939: los talleres del ferrocarril se trasladan a Riobamba, surge la ciudad ferroviaria (Cepeda, 2004).

1951: Creación de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos según el decreto (R.O. 973).

1965: Se inaugura el tramo Sibambe – Cuenca, para el tramo Austral.

1967: La Empresa Nacional de Ferrocarriles. La Revista Nariz del Diablo y el barrio ferroviario de Riobamba emiten una hoja volante en homenaje a Riobamba y piden que el ferrocarril sea rehabilitado.

1970: Declive de la red ferroviaria a nivel nacional y latinoamericano.

1975: inicia la decadencia del Ferrocarril por su competencia con el transporte de carretera y falta de interés de los gobiernos (Cepeda, 2004).

1988 – 1992: Rodrigo Borja rehabilita algunos tramos de la vía férrea en la que se opera desde el ámbito privado la red ferroviaria.

2005: Alfredo Palacios transfirió la competencia del ferrocarril a la Mancomunidad de municipalidades integrada por 33 municipios, pero su insolvencia en la administración no permitió que se cumplan los objetivos esperados.

2007: El presidente Rafael Correa Delgado, tomó como decisión estratégica la rehabilitación del ferrocarril ecuatoriano en varios trayectos y declara proyecto emblemático del país, con el objetivo de recuperar el patrimonio cultural e histórico del país, y con la estrategia de orientar los servicios ferroviarios hacia el turismo, como parte del cambio de la matriz productiva del país (Cepeda, 2004).

2008: Se declaró a la red ferroviaria del Ecuador como “Monumento Civil y Patrimonio Histórico Testimonial Simbólico”, según Registro Oficial No. 361 (17 de junio de 2008) Ibarra – Salinas.

2010: Se decreta la creación de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública – FEEP, publicado en Registro Oficial No. 179 del 26 de abril, Decreto 313.

2011: Se instaura a nivel nacional el programa Estaciones Vivas para el uso de la infraestructura ferroviaria desde Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública.

2012, 3 de octubre: reinauguración de los trabajos de remodelación de la estación del ferrocarril Riobamba, también se estrenó dos rutas turísticas que parten desde esta ciudad (Cepeda, 2004).

2014: Se rehabilitaron las estaciones de Naranjito y Milagro, y se iniciaron los trabajos en las estaciones de Barraganetal y Mocha.

2015: En una segunda etapa, se completó la rehabilitación de 27 Km correspondientes al tramo Otavalo – Ibarra, con sus 4 estaciones: Otavalo, San Roque, Andrade Marín y San Antonio (15 enero). Este tramo, marca el final de la rehabilitación planificada.

2016: En la Feria World Travel Market de Londres recibe Ferrocarriles del Ecuador dos premios: Mejor empresa de Turismo responsable y Mejor proyecto de Reducción de la Pobreza e Inclusión Social.

2. Identificación de informantes

a. Ferroviarios Jubilados

Para la identificación de informantes se localizó a la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador, Comité Auxiliar Riobamba, fundada, el 21 de febrero de 1952, Acuerdo Ministerial N° 0807. Anteriormente se encontraba ubicada en la calle Veloz 30-61 y Lavalle. En la actualidad se encuentra funcionando en la Casa del Adulto Mayor en las calles Bolivia 1647 y Colombia de la ciudad de Riobamba, Telefax 032969701.

Este grupo informante se compone de aproximadamente 60 miembros, pero debido a su estado de salud o fallecimiento se ha establecido un grupo aproximado de 25 miembros activos, los cuales se caracterizan por realizar reuniones el primer domingo de cada mes, en el que informan a todos los socios sobre los oficios que recibe la directiva y que deben ser resueltos por el bien de su hermandad.

Actualmente la directiva se conforma por el presidente Sr. Miguel Ortiz, vicepresidente Sr. Segundo Machado, secretario Sr. José Moreno, tesorero Sr. Jorge Benavides y como vocales los señores Ángel Córdoba, Ángel Castro y Fausto Malisa, y además consideran como parte de la mesa directiva y para comisiones a la madre símbolo, la señora Dalila Cardona.

Por medio del Sr. Jorge Benavides con quien durante las prácticas preprofesionales realizadas durante el período 10 de octubre 2017 – 15 de marzo 2018 se tuvo el respectivo contacto, quien dio paso para poder asistir a la reunión del domingo 3 de junio del 2018 y exponer a todos los socios acerca de este trabajo de investigación.

Durante la sesión, se dio lectura al oficio N°041-CCE—HFJE del 7 de mayo del 2018 recibido de la Hermandad Nacional de Ferroviarios Jubilados del Ecuador dirigido al señor Edison Garzón presidente de la empresa coordinadora de Empresas Públicas, EMCO EP en el que se comunica:

Quienes hacemos la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador, documentados sobre el Proyecto de fusionar Ferrocarriles del Ecuador con el Centro de Entrenamiento de Alto Rendimiento, para formar PROTUR “Empresa Pública de Promoción Turística” a este proyecto irónicamente se lo denomina Plan de Perfeccionamiento Empresarial.

Lo acertado hubiese sido anexar Ferrocarriles que netamente es Empresa de Transporte, al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, como con toda la lógica lo fue anteriormente.

Advertimos con todo respeto, que de hacerse realidad este inconsulto proyecto. Significaría acabar con los 145 años de historia del Ferrocarril, como lo acredita la documentación que conservamos en nuestra Biblioteca, cuyos autores pasarían a ser sepultureros de la magna obra redentora de hombres visionarios que amaban al país, como lo fueron el Dr. Gabriel García Moreno y el Gral. Eloy Alfaro Delgado.

Le recomendamos señor presidente, pasar vista por el Decreto N°. 313, publicado en el Registro Oficial N° 179. Del 26 de abril de 2010, en donde se aclara que los bienes del Ferrocarril son Patrimonio Cultural del Estado.

Se tomó la resolución en que una comisión conformada por el Sr. Miguel Ortiz, Sr Cesar Andrade, Sr. Rómulo Falconi y la Sra. Dalila Cardona asistan a las diferentes instituciones públicas como Gobernación, Municipio y a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, a pedir apoyo para que Ferrocarriles del Ecuador mantenga su razón social.



Figura VII-2 Sesión Hermandad de Ferroviarios Jubilados

Nota: Sandra Miranda 2018

Posterior a ello se propuso a todos los socios realizar entrevistas para obtener información acerca del sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba, para lo cual se tomó los datos de cada integrante como: nombre, dirección domiciliaria y número de teléfono para acudir a cada uno de sus domicilios y realizar las respectivas entrevistas, esta propuesta tubo el debido apoyo por parte de los socios.

Tabla VII-1 Información de Ferroviarios Jubilados

Nombre y Apellido	Dirección domiciliaria	Teléfono
1. Carlos Cajas	Tarqui entre Febres Cordero y Buenos Aires	032962351
2. César Andrade	La Georgina, manzana 6 casa17	032307029
3. Víctor Romero	La primavera, manzana M casa 8	032612314
4. Alberto Santillán	Esmeralda 21-23 y 5 de junio	032961703
5. Ángel Vicuña	Ciudadela Primera Constituyente, manzana 10, casa 6	032926428
6. Ángel Guamán	La primavera, manzana F calle Sevilla.	032610241
7. Jorge Benavides	Avenida Unidad Nacional 38-39	032969701
8. José Moreno	Febres Cordero 32-02	032960694
9. Gonzalo Machado	Francia 10-49 y Avenida 9 de octubre	032393398
10. Miguel Ortiz	Orozco 30-66 y Lavalle	
11. Mario Ibarra	Ciudadela Riobamba Norte	0993990904
12. Gilberto Zambrano	Ciudadela 24 de mayo, Monseñor Leonidas Proaño y Tungurahua.	0992357566
13. José Balseca	Ciudadela Las Retamas	0999732332

Nota: Trabajo de campo 2018

Como resultado se desarrolló una reunión con el Dr. Bayrón Vaca Barhona Rector de la ESPOCH el 8 de junio del 2018 quien demostró interés y apoyo, para que la Empresa Ferrocarriles del Ecuador siga manteniendo su razón social como siempre ha sido su tradición y por sentirse orgulloso de que su abuelito haya pertenecido a esta empresa que guarda una gran historia para nuestro país.



Figura VII-3 Reunión con el Rector de la ESPOCH

Nota: Violeta López 2018

A través de la resolución 322.CP.2018 el Consejo Politécnico en sesión ordinaria realizada el día martes 12 de junio del año 2018 resuelve:

Respaldo el pedido realizado por la Hermandad d Ferrovianos Jubilados del Ecuador hacia el Lic. Lenin Moreno Garcés, presidente de la República del Ecuador, en el que solicitan que el histórico Ferrocarril Ecuatoriano siga perteneciendo al Ministerio de Obras Públicas y no pase a formar parte de la empresa asociada denominada PROTUR. Respaldo que se lo realiza en defensa del desarrollo económico, social y cultural que el ferrocarril ecuatoriano representa para la ciudad de Riobamba y la Provincia de Chimborazo.

b. Historiador

Para la identificación de un historiador que ha tenido una trayectoria amplia en conocimientos históricos se logró contactar con el Sr. Franklin Cepeda Astudillo, con quien se procedió a realizar la entrevista en la Casa de la Cultura el 14 de mayo del 2018.

c. Adulto Mayor

Se localizó un adulto mayor en la ciudad de Riobamba que tenía conocimiento acerca del ferrocarril, el Sr. Luis Maldonado que tiene una relación con miembros de la Hermandad de Ferrovianos Jubilados, con quien se procedió a realizar una entrevista en su domicilio el 7 de julio del 2018.

d. Temáticas se desarrollaron para las entrevistas

Para proceder a realizar las entrevistas se preparó una serie de temas acerca del sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba, a continuación, se detallan las temáticas:

- Estructura organizacional de acuerdo con los cargos que ocupaban
- ¿Cuáles fueron las actividades que realizaban según sus cargos?
- Beneficios que recibían como trabajadores del tren.
- Vestimenta
- ¿Cómo funcionaban las locomotoras y cuáles eran los equipos y herramientas que se utilizaba para su mantenimiento?
- Servicios que prestaba el tren
- Tipo de mercaderías que llevaba el tren.
- Costos para transportarse.
- Tipo de ventas que se realizaban alrededor de la estación (comida, artesanías, etc.)
- Eventos que se generaban alrededor de la estación
- ¿Cuáles fueron los hoteles más conocidos que prestaban sus servicios a los viajeros?
- ¿Cómo funcionaban los diferentes talleres y oficinas del tren dentro de la ciudad de Riobamba?
- ¿Qué nos pueden contar acerca del Barrio ferroviario?
- Problemas que surgieron durante el funcionamiento del tren y por qué dejó de funcionar.

A parte de las temáticas que se propusieron durante las entrevistas se analizaron otros temas de interés por parte de las personas entrevistadas como:

- Historia de la construcción del ferrocarril.
- Valor Histórico del Ferrocarril.
- Ascensos de cargos
- ¿Cómo se desarrollaban las diferentes estaciones del ferrocarril ecuatoriano?
- Cuando se dañaban las locomotoras cómo se conseguían las piezas para poder arreglar.
- ¿Dónde se encontraba ubicado el antiguo taller del ferrocarril?
- Estaciones del ferrocarril en el Ecuador.
- ¿Cómo fue decayendo el ferrocarril?
- Porque se debe seguir conservando el ferrocarril.
- Anécdotas

e. **Sistematización de la información registrada de las entrevistas.**

Se realizó la transcripción de audio y video exactamente como está grabado, de las personas entrevistadas, lo cual se encuentran en Anexos.

Según las entrevistas que se realizó obtuvimos los siguientes datos de las personas entrevistadas:

Tabla VII-2. Personas entrevistadas

Datos personales	Fotografía	Datos personales	Fotografía
1. Carlos Cajas Fecha de Nacimiento: 22 de julio 1932 Cargo: Telegrafista		2. César Andrade Fecha de Nacimiento: 16 de noviembre 1940 Cargo: Secretario General	

3. Víctor Romero

Fecha de Nacimiento:

16 de diciembre 1934

Cargo: Jefe Mecánico



4. Alberto Santillán

Fecha de

Nacimiento: 12 de febrero 1930

Cargo: Oficinista de Contabilidad.



5. Gonzalo Machado

Fecha de Nacimiento:

26 de febrero 1944

Cargo: Maestro de Turno



6. Ángel Vicuña

Fecha de

Nacimiento: 2 de agosto 1951

Cargo: Conductor



7. Jorge Benavides

Fecha de Nacimiento: 3

de febrero 1942

Cargo: Superintendente



8. José Moreno

Fecha de

Nacimiento: 3 de julio 1930

Cargo: Jefe del Departamento de Trenes.



9. Ángel Guamán

Fecha de Nacimiento:

10 de junio 1933

Cargo: Inspector de Tanques



10. Miguel Ortiz

Fecha de

Nacimiento: 5 de octubre 1952

Cargo: Superintendente de transporte



11. Mario Ibarra

Fecha de Nacimiento:

30 de enero 1971

Cargo: Maquinista



12. Gilberto Zambrano

Fecha de

Nacimiento: 17 de febrero 1951

Cargo: Motorista



13. José Balseca

Fecha de Nacimiento:

de noviembre 1949

Cargo: Calculador



14. Franklin Cepeda

Fecha de

Nacimiento: 6 de mayo de 1975

Cargo: Historiador



15. Luis Maldonado

Fecha de Nacimiento:

23 de septiembre 1946

Cargo: Presidente de la
Cámara de Comercio.



Nota: Trabajo de Campo 2018

B. ELABORACIÓN DEL RELATO HISTÓRICO DEL SISTEMA FERROVIARIO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA.

1. Temáticas de estudio para la elaboración del relato histórico

En el siguiente cuadro se detalla el número de entrevistados que hablaron acerca de las diferentes temáticas de estudio para la elaboración del relato histórico.

Tabla VII-3 Temas de Estudio para la elaboración del relato histórico.

Temáticas	Entrevistados que hablaron del tema	Total
1. Historia de la Construcción del Ferrocarril.	Luis Maldonado César Andrade	2
2. Valor Histórico del Ferrocarril.	Alberto Santillán Carlos Cajas César Andrade	3
3. Hermandad de Ferroviarios Jubilados.	Víctor Romero Jorge Benavides José Balseca	3
4. Estructura organizacional de acuerdo con los cargos que ocupaban.	Carlos Cajas César Andrade Gonzalo Machado	3
5. Actividades que realizaban según sus cargos.	Carlos Cajas Víctor Romero Alberto Santillán Gonzalo Machado Ángel Vicuña Jorge Benavides José Moreno Miguel Ortiz Gilberto Zambrano José Balseca	10
6. Beneficios que recibían como	César Andrade	7

trabajadores del tren.	Víctor Romero Gonzalo Machado Ángel Vicuña Jorge Benavides Miguel Ortiz Gilberto Zambrano	
7. Vestimentas	Carlos Cajas César Andrade Víctor Romero Alberto Santillán Ángel Vicuña Gilberto Zambrano José Balseca	7
8. Ascenso de cargos	Carlos Cajas César Andrade Mario Ibarra	3
9. Las locomotoras y su funcionamiento.	Carlos cajas César Andrade Gonzalo Machado Jorge Benavides Gilberto Zambrano	5
10. Mantenimiento de las locomotoras	Alberto Santillán Carlos Cajas Víctor Romero Gonzalo Machado	4
11. Servicios que prestaba el tren	Carlos Cajas César Andrade Miguel Ortiz Gilberto Zambrano Luis Maldonado	5
12. Tipo de mercaderías que llevaba el tren.	Carlos Cajas Jorge Benavides Ángel Vicuña Gilberto Zambrano José Balseca	5
13. Costos para transportarse.	Carlos Cajas César Andrade Víctor Romero Gonzalo Machado José Balseca	5
14. Ventas que se realizaban alrededor de la	Carlos Cajas	6

estación.	Gonzalo Machado Jorge Benavides Miguel Ortiz Gilberto Zambrano José Balseca	
15. Hoteles más conocidos que prestaban sus servicios a los viajeros.	Carlos Cajas Gonzalo Machado Gilberto Zambrano José Balseca	4
16. Estación del ferrocarril.	Carlos Cajas César Andrade Jorge Benavides José Balseca	4
17. Taller mecánico del ferrocarril.	Carlos Cajas César Andrade Gonzalo Machado Ángel Vicuña Jorge Benavides Gilberto Zambrano	6
18. Antiguas oficinas del ferrocarril.	Carlos Cajas Jorge Benavides César Andrade Ángel Vicuña Gilberto Zambrano José Balseca	6
19. El barrio ferroviario.	Carlos Cajas César Andrade Gonzalo Machado Jorge Benavides José Balseca	5
20. Problemas que surgieron durante el funcionamiento del tren.	Jorge Benavides Franklin Cepeda	2
21. Estaciones del ferrocarril en el Ecuador.	César Andrade Gilberto Zambrano	2
22. Cómo fue decayendo el ferrocarril.	César Andrade Alberto Santillán Gonzalo Machado Ángel Vicuña Jorge Benavides	9

	José Moreno Miguel Ortiz Gilberto Zambrano José Balseca	
23. El ferrocarril de ahora.	César Andrade Víctor Romero Alberto Santillán Gonzalo Machado José Moreno Mario Ibarra	6
24. Porqué se debe seguir conservando el ferrocarril.	César Andrade Ángel Vicuña Gilberto Zambrano	3
25. Anécdotas	César Andrade Víctor Romero Ángel Guamán José Balseca	4

Nota: Trabajo de Campo 2018

Según la tabla N. ° se obtuvo 25 temas de estudio para la elaboración del relato histórico del sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba, los temas en que más tuvieron conocimiento los informantes son: las actividades que realizaban según sus cargos con 10 informantes, como fue decayendo el ferrocarril con 9 informantes, beneficios que recibían como trabajadores del tren y vestimenta con 7 informantes.

2. Reconstrucción del relato histórico

MEMORIA ORAL DEL FERROCARRIL RIOBAMBA

• **HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL.**

La historia del ferrocarril arranca por el año de 1861 cuando la convención nacional dictó un decreto en el que advertía que las vías de comunicación fáciles y prontas acortan las distancias y ponen el contacto a los pueblos entre sí facilitan sus relaciones de todo género que mientras no se mejoren los caminos o los caminos que conducen a la Costa las principales ciudades del interior, los progresos de las ciencias y las artes de la industria y el comercio serán lentos e imperfectos, la historia de los ferrocarriles es tan hermosa y a través de tantos años ha despertado la iniciativa de los pueblos, ha desarrollado proyectos de carácter económico, de carácter cultural y de carácter popular.

Los ferrocarriles tienen una larga historia que no puede ser olvidado por ningún ecuatoriano, los ecuatorianos debemos hacer conciencia de lo que significó el inicio del ferrocarril cuando en 1906 los diputados de la convención hablaban del Ferrocarril del Sur, cuando llegó la primera locomotora a la ciudad de Ambato, en aquel año se vertieron opiniones como por ejemplo,

cuando se dijo el ferrocarril no redimirá al Ecuador si la convención no redime al ferrocarril, el ferrocarril trasandino después de la batalla de Pichincha representa una de las glorias más codiciables de nuestro ejército, ojala que el pasado responda al porvenir como las cadenas rotas el patíbulo destruido y el pensamiento libre auguran a la patria su prosperidad y su grandeza, así el ferrocarril del Sur augura a las artes a la industria y al comercio de la patria, su perfeccionamiento y su riqueza con eso estamos significando la importancia que tuvo el ferrocarril desde sus inicios y que desafortunadamente con el paso de los años ha ido desmejorando este importante medio de transporte (César Andrade, 1940).

El iniciador del ferrocarril, [*fue el*] presidente Gabriel García Moreno, Eloy Alfaro el propulsor de la obra y a Archer Harman fue la voluntad ejecutora del ferrocarril.

El 25 de Junio de 1908 un día festivo para el país que festejo la finalización de la obra del General Eloy Alfaro duro 11 años se inició en 1897 y concluyo en 1908, América Alfaro la guapa hija de General Eloy Alfaro Delgado coloco el 25 de Junio de 1908 el clavo de oro en el último riel de la estación de Chimbacalle como símbolo de la conclusión del ferrocarril Quito - Guayaquil la monumental obra del viejo luchador como así se llamaba a Eloy Alfaro y él dijo en una forma espontánea que el ferrocarril era la mayor de sus realizaciones y había concluido así sus ideal del país y que han sido y son los míos aseguraba Eloy Alfaro (César Andrade, 1940).

El presidente García Moreno en 1873 decide construir un ferrocarril que una desde la Rivera derecha del Río Yaguachi hacia la Sierra, pasaron muchos años, el presidente García Moreno falleció en 1875 prácticamente lo que se hicieron apenas son 27Km de vía férrea posteriormente vinieron las presidencias de Javier Espinoza, Placido Camaño, Ignacio de Veintimilla, Urbina, Luis Cordero, trabajaron poco desde Milagro que era el Km 47 hasta el Km 86 que es Bucay hasta allá llego la vía férrea en esa cantidad de presidencias que era hasta 1897, cuando el presidente Eloy Alfaro asume el cargo en el 1895 él se empeña en que la obra vaya avanzando para llegar a Quito.

La gente de acá no quería trabajar, entonces contratan alrededor de 5000 extranjeros, entre esos estaban, puerto riqueños, haitianos, dominicanos, centros americanos, gente que incluso estaba involucrada con la justicia que en esa época se acostumbraba a cumplir una pena haciendo este tipo de trabajos entonces [*estos países*] daban en consenso a los esclavos o prisioneros a los contratistas, les pagaban lo mínimo, en su mayoría era gente de color (Luis Maldonado, 1946).

• VALOR HISTÓRICO DEL FERROCARRIL.

El ferrocarril fue la mejor intención que tuvieron los expresidentes García Moreno y Eloy Alfaro, ellos lucharon, endeudaron al país con el fin de tener un servicio, en esos tiempos fue un servicio cómodo para la republica [*para*] que pueden llevar y transportar diferentes clases de materiales y diferentes mercaderías, que sacaban de la Sierra, la Costa y el Oriente (Alberto Santillán, 1930).

La ciudad de Riobamba que fue ubicada después del terremoto tomo fuerza, tomo importancia una vez que ya pasaba el ferrocarril por las afueras de Riobamba y los pasajeros para tomar el tren hacia el Norte o hacia el Sur viajaban en coches o diligencias alados por caballos hasta el punto denominado Luisa hoy totalmente abandonado, solamente queda una casa que era campamento de los trabajadores de vía, pero para 1905 atendiendo los reclamos permanentes y con razón de los pobladores (Carlos Cajas, 1932).

La estación del ferrocarril era un ícono en la ciudad de Riobamba, todos hablaban de la estación del ferrocarril, los trenes de pasajeros que venían desde Bucay llegaban a la estación de Riobamba a las 3 o 4 de la tarde y era de ver cómo la gente se aglomeraba en la estación para recibir en algunos casos a sus amigos o parientes que llegaban de su viaje, [*otros solo iban*] para admirar las características de las locomotoras y de los coches, es decir fueron tiempos de mucha alegría y de mucha felicidad (César Andrade, 1940).

- **HERMANDAD DE FERROVIARIOS JUBILADOS.**

La Hermandad de jubilados empezó desde el año de 1952 (Víctor Romero, 1934).

La Hermandad de ferroviario de Riobamba fue formada el 23 de febrero de 1952 y que hasta ahora sigue funcionando (Jorge Benavides, 1942).

El primer domingo de cada mes tienen unas reuniones en donde informan las actividades que ha habido en el mes o lo que vayan a hacer (José Balseca, 1949).

- **ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE ACUERDO CON LOS CARGOS QUE OCUPABAN.**

La estructura organizacional se componía del presidente de los ferrocarriles que tenía su oficina y residencia en Quito, a un comienzo era el auditor, [*al igual que*] el jefe de contabilidad y el jefe de personal en calidad de jefes departamentales. En Riobamba funcionaba el super intendente de transportación, el que tenía bajo su mando el control a todo el personal de las estaciones y de los tripulantes de trenes, el maquinista y el fogonero eran los trabajadores que se encargan de la movilización del tren, uno o dos colectores que cobraban o chequeaban que todo pasajero porte su boleto, había los chequeadores de equipaje, ellos en cambio eran los que checaban que un pasajero no lleve algo que no sea solamente una maleta, que lleve algún producto que sobre pase determinada cantidad de peso entonces cobraban por eso, el conductor era el jefe del tren (Carlos Cajas, 1932).

Del departamento de transportación había el jefe de vía él era siempre un Ingeniero el que estaba a cargo del control de todo el personal de la línea llámese estos de las cuadrillas de carrilanos o sea los peones que cuidaban del mantenimiento de la línea. Había en cambio en el departamento de fuerza motriz un jefe que tenía su residencia en Duran [*que estaba*] a cargo de todas las mecánicas a lo largo de la línea desde Duran, Bucay, Riobamba, Ambato y Quito eso estaba a cargo del super intendente de fuerza motriz (Carlos Cajas, 1932).

Había un funcionario que era el encargado de inspector de telecomunicaciones, era un empleado que había en todas las estaciones, ellos diariamente desde las 6 de la mañana tenían que estar en la oficina comunicándose a ver cómo están funcionando las líneas, se llamaban líneas a los alambres como de la luz eléctrica por los que circulaba el servicio telegráfico y telefónico, entonces esas líneas cuando se arrancaba por alguna

circunstancia a lo largo de la línea se podía controlar entre que estación se ha presentado el daño, aquí en Riobamba disponíamos de 2 reparadores entonces esos controlaban el sistema interno de la oficina del despachador que ahí teníamos 8 aparatos telegráficos, cuando había un daño fuerte teníamos que desplazarnos a ese lugar (Carlos Cajas, 1932).

Había el despachador, el subjefe, los despachadores [*en ese tiempo*] éramos 7, de ahí seguían los ayudantes telegrafistas y por último había el telegrafista de una línea que se llamaba directa, él se dedicaba únicamente a recibir los mensajes mediante el sonido del aparato telegráfico y una maquina de escribir, ahí recibía todos los mensajes desde Guayaquil a Quito, pero más era el servicio de las oficinas centrales de Quito hasta acá Riobamba (Carlos Cajas, 1932).

La estructura administrativa se lo hacía a base de una gerencia General que estaba en la ciudad de Quito y los departamentos de transportación, de telecomunicación, de vía y de mecánica, cada cual tenía su respectiva responsabilidad en el cumplimiento de sus obligaciones, esta estructura se mantuvo por muchos años (César Andrade, 1940).

En cada estación había lo que se denominaba un jefe de estación, un telegrafista, un bodeguero, un guardián y a bordo de los trenes lo que llamábamos las tripulaciones (César Andrade, 1940).

El taller mecánico igual se componía de secciones que eran mecánicos, el jefe mecánico, motoristas, carroceros y airistas, el trabajo que desempeñaba todo el personal era por secciones y se realizaba el trabajo que se ofrecía en las maquinas del ferrocarril que llegaban aquí y salían de aquí, nosotros reparábamos los daños de las máquinas, había la sección carrocerías que reparaba los vagones y coches eso [*hacían*] los carroceros, nosotros atendíamos en la mecánica, igual había secciones del jefe mecánico [*quien*] era el jefe del taller, maestros de guardia que [*eran*] grupos de trabajadores que hacían guardias cada 8 horas, entraban a las 7 de la mañana y salían a las 3 de la tarde, otros ingresaban 3 de la tarde y salían 10 de la noche y otro grupo de la noche que se amanecía en el trabajo, el personal y el taller era parmente con el grupo que nos manteníamos por turnos (Gonzalo Machado, 1944).

- **ACTIVIDADES QUE REALIZABAN SEGÚN SUS CARGOS.**

De la empresa de ferrocarriles su cargo era desde oficinista auxiliar hasta secretario de departamento, me obligaron jubilar en el año 1980, realizaba actividades de oficina, ayudando y colaborando en la sección de pagos de contabilidad casi siempre de ayuda a los trabajadores que eran más o menos unos 2000 y picos de trabajadores porque aquí se concentraba la contabilidad y las cuentas de los trabajadores del sector Guayaquil – Quito, Sibambe -Cuenca y Quito – San Lorenzo, entonces era un grupo grande de trabajadores, este era nuestro desempeño de cargo de oficinista, de eso fui ascendiendo desde grado de cuarto auxiliar hasta llegar a ser secretario esa fue la máxima ocupación que me toco (Alberto Santillán, 1930).

En las oficinas no había computadoras, solo cuando más avanzábamos con maquina calculadora de mano que era las maquinas que realizaban las 4 operaciones manualmente (Alberto Santillán, 1930).

Controlábamos las actividades económicas de atención a los trabajadores, sobrestantes, supervisores y controladores de cuadrillas era una cantidad bastante grande de cuadrillas y por eso era que teníamos varios empleados, el departamento llegó a tener casi una docena de empleados que atendíamos manualmente y de acuerdo a nuestras posibilidades en esos tiempos atendíamos a las personas, este proceso pero era bastante largo, nos ocupábamos casi todo el mes porque eran casi 3000 trabajadores, nosotros hacíamos los documentos para los pagos entonces después esos documentos iban a Quito ahí se reunía el dinero y bajaba a través de la línea férrea esto se daba cada mes, al principio eran meses atrasados de pago pero después ya se normalizó ya era el pago más continuo y fecha oportuna más o menos poco dinero para cada persona pero al fin llegaba así era la actividad un poco anticuada ya que no era muy rápida porque era actividad humana, antes realizábamos atención a cada uno de los trabajadores (Alberto Santillán, 1930).

Fue telegrafista, jefe de estación y al final llegó acá a Riobamba a la oficina de despachador de trenes, me jubilé de jefe de despachador de trenes, comencé a trabajar el 24 de Mayo de 1950 en Naranja Pata, de ahí me cambiaron a Alóag a Chanchan y a Naranjito, de ahí comenzó los ascensos, era jefe de estación en Montalvo, después en Cevallos, por conveniencia personal, renuncié y me vine de telegrafista acá a Riobamba, trabajé unos pocos años en la estación y de ahí me bajaron a la oficina del despachador de trenes (José Moreno, 1930).

Era despachador de trenes ordenábamos la movilización de trenes, de acuerdo a la mecánica, el taller mecánico entregaba las locomotoras, entonces nosotros de acuerdo al aviso que nos proporcionaba en la estación, [*decían*] tantos carros se han cargado de la mercadería o de legumbre entonces ordenábamos que sean acoplados a la locomotora que nos entregaban en el taller y así salía (Carlos Cajas 1932).

También se veía los cruces [*de trenes*], era un movimiento fuerte, y por otra parte los trenes que salían de Riobamba tenían que cruzar con los otros en alguna parte, entonces se llevaba un formulario en donde se controlaba que trenes van a este lado y que trenes van en sentido contrario, entonces ahí se veía en donde está el tren y en donde pueden encontrarse y mediante ordenes de tren, tenían la fuerza de validez era una sentencia que tenía que ser cumplida, sustituida o anulada no podía el tripulante bajo ningún concepto hacer lo que él quiere, así se demore tenía que esperar al otro tren y ahí cruzaban (Carlos Cajas 1932).

Yo entre como limpiador de máquinas, o sea que tenía que mantener limpia a las locomotoras especialmente este sector de la Sierra de Naranja Pata hasta aquí Riobamba, esas máquinas producían mucho polvo en el recorrido entonces regresaban bastante sucias, trabajé algunos meses y luego ya me pasaron como ayudante mecánico, luego ascendí a maestro operario, de ahí subí a jefe de guardia, para estar a cargo de un determinado personal en una guardia y también una temporada trabajé como reparador de las locomotoras reparé unas 3 locomotoras (Víctor Romero, 1934).

Era super intendente general de los ferrocarriles, yo trabajé 30 años en los ferrocarriles desde 1959 hasta 1987, yo era telegrafista, ayudante de estación, jefe de estación y telegrafista despachador de trenes, iba subiendo de cargos de acuerdo al tiempo de servicio y a la capacidad en cada uno (Jorge Benavides, 1942).

Inició en la cuadrilla de remachadores, departamento vía nos encargábamos solamente del mantenimiento de puentes que tiene un poco de relación con la mecánica, suelda, pintura, íbamos de puente en puente, de aquí de Riobamba recorríamos hasta Duran, en la Costa hay más puentes, unos puentes grandes de arco, entonces yo llegue trabajar todo el sector Costa – Sierra, Ibarra – San Lorenzo (Gonzalo Machado, 1944).

También recuerda que en los puentes se cambiaba piezas grandes a base de unos remaches que fundíamos al calor, la unión de vigas con vigas relacionado a los remachadores, por la fuerza que daba el trabajo teníamos soldadoras, compresores y pintura, entonces una vez concluida los primeros trabajos en los puentes, cambios de piezas, cambio de arcos y todo teníamos que dejar el puente pintado, la pintura de los puentes era anticorrosiva que eso es sujeto a la intemperie evitando el óxido entonces el puente quedaba pintado, pero más mantenimiento y más trabajo se ofrecía en los puentes es en la Costa debido al clima (Gonzalo Machado, 1944).

Recuerda que le dieron un cargo que se llamaba de calculador que consistía en [verificar] cuánto cuesta el transporte de la mercadería, había un compañero que pesaba con unas balanzas grandes y mandaba unos boletos, entonces de acuerdo a ese peso yo calculaba el precio y eso le daba al señor cajero para que el cobre, esa era mi función y también yo madrugaba a las 5 de la mañana a despachar el [tren] mixto porque había señores que enviaban mercadería de madrugada lo que se llamaba el equipaje, embarcaban carne, entonces yo les pesaba en la mañana, les hacía la guía y les cobraba entonces así hacíamos todos los días (José Balseca, 1949).

Yo regresaba a la casa como a las 7 de la mañana a descansar hasta las 9 que regresaba a la oficina ahí si me quedaba hasta la 1 o 2 de la tarde de una trabajando, facturando, 3 de la tarde o 3 y 30 nos íbamos almorzar, toda la mercadería pasaba por mis manos y de ahí se volvía abrir a las 4 de la tarde hasta las 5 se abría nuevamente la oficina para que los señores comerciantes vuelvan a pagar, ellos pagaban el flete y retiraban sus mercaderías que venían de Quito y Guayaquil (José Balseca, 1949).

Entonces había unos boletos que pagaban al cajero, le sellaba iban a la bodega y retiraban la mercadería hasta las 5 ese era el ritmo de trabajo los lunes, miércoles y viernes, también trabajaba los martes y jueves de 5 de la mañana a 7, regresaba a las 9 hasta las 12 y 30 y de ahí regresábamos a las 2 de la tarde hasta las 5, esos 2 días no había despacho de tren de legumbres, el cajero de 8 a 12 y de 2 a 5 y el sábado igual yo entraba a las 9 hasta la 1 que se terminaba de cargar la mercadería mencionada, también algunas personas mandaban lo que era ropa deportiva, pantalonetas, camisetas (José Balseca, 1949).

Al comienzo [trabaje] como peón de línea, luego se me presento el curso para brequero y me hice brequero, también se me presento el curso para conductor, jubilándome como conductor de trenes, las actividades que realizaba como brequero era las maniobras, [como] coge de vagones, deja vagones, en las gradientes tenía que ayudar al maquinista a frenar al tren con los frenos de mano, antiguamente había frenos de palo, y cuando yo entre había frenos de aja con rueda como volante con eso ayudaba a controlar la velocidad del tren en caso de que se desvié (Ángel Vicuña, 1951).

Ellos ayudaban a frenar con los frenos de aja y con las válvulas de retención ayudaban con aire, había un válvula en cada vagón [que] retiene 75 libras de aire y en caso de que esté controlado la velocidad del tren entonces le aflojamos el aire y se baja, prácticamente el maquinista controlaba

el aire de la maquina pero con la válvula que tenemos en cada vagón en cada coche con eso ayudamos a controlar al maquinista tanto al aire manual como con el freno de ajas, en los descarrilos tenían que poner encarriladoras, uno o dos brequeros tenían que proteger el tren, dependiendo si es que viene un tren adelante ir hacer bandera adelante el brequero de la cola protege la cola del tren y el del medio se encarga de arreglar la encarriladora para poder encarrilar la maquina en caso de descarrilamiento y si es el daño grave se llama a mecánicos, o al personal de vía (Ángel Vicuña, 1951).

En el tiempo que yo trabajé como conductor y como jefe de tren [*estaba*] a cargo de toda la tripulación, tenía que ver con órdenes para los cruces, firmar las ordenes, los libros de llegada y salida de cada estación y el registro de trenes y en las terminales es el que tiene que ver cómo está el personal si están bien, si están sanos, es el responsable de [*controlar*] al inicio del viaje cómo está el personal tanto brequeros, maquinistas, fogoneros incluyendo a los porteros, cargadores para ver si es que están en óptimas condiciones para empezar el viaje de cualquier terminal (Ángel Vicuña, 1951).

Además, controlar al colector para que en caso de que haya pasajeros en el camino entonces se embarquen y el colector haga su respectivo cash fell eso quiere decir que hace el boleto abordo, tiene que extenderle un ticket [*en el que*] está certificando que ha cobrado el pasaje, entonces ya no entraba a los bolsillos de ellos, porque en la próxima estación tenía que dejar el dinero con el cash fell y tenía que salir exacto (Ángel Vicuña, 1951).

Entonces también el conductor le controlaba a los colectores, conductor es el jefe de tren no como le confunden que el conductor es el que maneja, no es así, maquinista es el que maneja el tren, el fogonero es el que ayuda al maquinista en caso de las maquinas de vapor controla la presión de la máquina, manda candela, petróleo para que haya la combustión y pueda la máquina a vapor mover las ruedas por medio del vapor, en estas máquinas modernas prácticamente el fogonero ayuda a ver a los lados y en las estaciones es el que hace las maniobras y los cambios (Ángel Vicuña, 1951).

Ingresó al ferrocarril en el año de 1974 como ayudante mecánico en el taller de Sibambe, trabajé ahí como 5 años, luego fui jefe mecánico de motores, luego hubo la oportunidad de asistir a un curso en Quito durante 4 meses que era para ayudante motorista, salí calificado y trabajé durante 5 años, luego [*hubo*] un concurso para motorista para manejar los auto ferros también fui y salí calificado, durante 24 años trabajé en todo el largo de la línea férrea, conocía a diferente gente tenía conocimiento en todo sentido, inclusive cuando estábamos en Riobamba – Quito trabajábamos con las agencias de viajes como: Metropolitan Touring, Play Tour y así con una infinidad de empresas de Turismo (Gilberto Zambrano 1951).

Ingresó al ferrocarril en el ramal Sibambe – Cuenca, luego se dio un curso para brequeros y asistí a este curso y salí calificado como brequero de trenes en el año de 1974, pasé 7 años como brequero luego hubo los exámenes para conductor de trenes me presenté y salí también aprobado para conductor de trenes hasta el año de 1994 (Miguel Ortiz, 1952).

Por mi capacidad, mi desenvolvimiento me nombró inspector de transporte eso lo realice hasta el año de 1995 casi 1996 que me retire de la empresa de ferrocarriles, al inicio realizaba el mantenimiento de vía, el brequero es el que se encargaba de dejar vagones, levantar vagones en las estaciones, colaborar con el frenado del tren en bajadas, el freno de mano que había en cada vagón (Miguel Ortiz, 1952).

- **BENEFICIOS QUE RECIBÍAN COMO TRABAJADORES DEL TREN.**

Como trabajadores del tren el beneficio que recibíamos [era] el sueldo, claro que teníamos un poco de preferencia pero no mucho, la mayor ventaja que nosotros teníamos fue un convenio de jubilación que tuvimos con la empresa de ferrocarriles porque en el seguro había una ley de una jubilación mínima o reducida que era de 25 años ahí nos podíamos jubilar, entonces ahí negociamos con el ferrocarril para que nos permitan ellos jubilarnos con ese mismo tiempo 25 años de servicio y 45 años de edad, nosotros salíamos con la doble jubilación del seguro y de la empresa ese fue el mayor beneficio que teníamos, de ahí contratos colectivos para buscar mejoras salariales (Víctor Romero, 1934).

Los beneficios que se recibían como trabajadores del tren, [era] simplemente una remuneración de acuerdo con sus categorías. Se pagaba por un tiempo quincenalmente después se pasó de carácter mensual, se pagaban todos los reconocimientos que estaban determinados en el código de trabajo y en el reglamento general de la empresa (César Andrade, 1940).

Los beneficios que recibían como trabajador del tren eran unos sueldos que se equiparaban de acuerdo al tiempo, entre los mejores sueldos de los servidores públicos, para la familia la empresa de ferrocarriles concedía algún aguinaldo navideño, había comisariato, había cooperativa de ahorro y crédito que daban diferentes artículos (Jorge Benavides, 1942).

En el ferrocarril no habido personal que hayamos tenido ambición en tener beneficios grandes, hemos entrado a los departamentos a aprender a trabajar y ese trabajo hemos desempeñado, el beneficio que hemos tenido es el patrimonio familiar lo que nos ha brindado la empresa, dentro de los beneficios y conquistas había antes las organizaciones sindicales, laboral cuando funcionaba la política interna, estas organizaciones sindicales éramos encargados con mucha suerte (Gonzalo Machado, 1944).

Éramos un grupo fuerte, éramos trabajadores que nos hacíamos vulgarmente sentir al gobierno, poco a poco esto ha ido rebajando, el personal ya jubilado, otros que en paz descansan fallecidos, otros abandonaron el trabajo por verse otra ruta mejor, aspiraban a otra cosa y dejaron la empresa, porque la empresa de ferrocarriles es la empresa no digamos pobre sino una empresa que ha mantenido a los trabajadores pobres, hemos sido remunerados pero muy poco, la empresa que menos ha pagado ha sido el ferrocarril y así hemos vivido, hemos echo honra, hemos hecho trabajo, hemos alcanzado a Dios gracias a jubilarnos muchos que hasta ahora vivimos con la pensión del seguro social (Gonzalo Machado, 1944).

Los beneficios que tenían era el sueldo y para la familia el subsidio familiar que pagaban por ser casado y dependiendo la carga de hijos, más antes daban juguetes a los hijos ya en mi tiempo quitaron ese beneficio, nos pagaban un porcentaje de la gota de petróleo de tanto petróleo que tiene el Ecuador, ya cada que se acercaba la fecha de pago decían ya se acerca la gota de petróleo, el bono era de mil sucres, sería bueno que a los jubilados nos dieran ese bono de petróleo (Ángel Vicuña (1951).

No recibíamos mucho beneficio hasta los bonos que teníamos nos quitaron, por el día del ferroviario 25 de junio nos daban un sueldo eso [también] nos quitaron que no merecíamos [decía] Correa, éramos mal pagados en ese entonces nosotros ganábamos 2000000 sucres

mensuales y trabajábamos 48 horas sobre tiempo al mes y nunca nos reconocieron (Gilberto Zambrano, 1951).

Yo trabajé 34 años ingrese en el 74, antes salían con 25 [años] de servicio y 45 de edad, pero a nosotros nos exigían trabajar mucho y nos pagaban menos no nos querían pagar lo reglamentario y si demandábamos pues nos amenazaban con quitarnos el empleo de trabajo (Gilberto Zambrano, 1951).

El beneficio que recibían como trabajadores del tren era el sueldo que yo no me acuerdo en esos tiempos era en sucres, con ese sueldo yo tenía que mantener a mi familia (Miguel Ortiz, 1952).

- **VESTIMENTAS**

Los trabajadores tenían que mantener la línea férrea en buen estado tenían su uniforme azul de grill con gorra, una casaca y pantalón, zapatos no les daban porque había variedades de climas y de ambiente, después creo que alguna vez llegaron a contratar alguna empresa del estado que fabricaban zapatos nacionales, bueno no eran zapatos eran unas medias botas a media pierna de cuero, servían para los trabajadores en sus actividades y sostenerle al trabajador (Alberto Santillán, 1930).

Les proveían de uniformes a los oficinistas unos ternos de un casimir inglés muy bueno, a los que ocupaban cargos un tanto superiores les daban unos ternos de una muy buena tela toda americana blanca con rayas negras o azules y a los subalternos les daban de una tela color azul, [también les proveían de] gorras (Carlos Cajas, 1932).

En el taller usaban overoles o pantalones normales, pero cuando la empresa daba uniformes nos daba overoles y una chompa azul (Víctor Romero, 1934).

Utilizaban uniformes los tripulantes es decir los maquinistas, los conductores, los brequero, los fogoneros, los colectores, los inspectores, los chequeadores, , [quienes] llevaban un uniforme azul como de Jean, una gorra que tenía una placa que identificaba cada una de las características del trabajador [tenían] una muy buena presentación y por eso el pueblo siempre admiraba y respetaba a todos los trabajadores ferroviarios, en las estaciones igualmente se vestía un terno azul con camisa, con corbata negra , zapatos negros (César Andrade, 1940).

Los señores brequeros si llevaban uniformes, yo recuerdo que a mi papá en aquel tiempo [les daban] un overol o mameluco y un saco de jean de una tela buena y una gorra eso, pero después como el ferrocarril fue decayendo un poco ya no les daban ya ellos mismo se confeccionaban, en cambio para las oficinas nos hacíamos nosotros mismos un ternito, lo mismo los señores despachadores, los oficinistas eran con ternito, los señores que cargaban la mercadería ellos trabajaban con cualquier ropa, los señores que andaban en los trenes llevaban una gorra, pañuelo, gafas, botas mamelucos, un suéter abrigado por adentro porque hacía mucho frío y después ya se hicieron chompas de cuero y andaban a llevar los ponchos de caucho porque llovía y como iban encima de los vagones donde iban a escampar entonces con el poncho se protegían de la lluvia (José Balseca 19949).

El ferroviario usaba pantalón blue jean, cualquier camisa y lo que les distinguía era una gorra con una placa la cual los identifica según el cargo que desempeñaba cada trabajador cada tripulante (Ángel Vicuña, 1951).

Nunca les dieron uniforme, todo era negociado para darnos el uniforme nosotros pedíamos el dinero, comprábamos nosotros un pantalón jean y una chompa eso era suficiente para un distintivo, pero la empresa cuando nos daba nos hacía pasar ese dinero que nos daban, por decir unos 300 sucres, los uniformes costaban unos 100 sucres hasta en ese sentido nos perjudicaban, ahora si hay uniforme y distintivo (Gilberto Zambrano, 1951).

- **ASCENSO DE CARGOS**

Cada que había vacantes se podía ascender, no había muchas oportunidades de ascenso debido a que a la gente no se le obligaba a que se jubile (Carlos Cajas, 1932).

Hace años funcionaban los centros de capacitación del ferrocarril, habían los instructores de mecánica, de reglamento, había un instructor también de cultura general, después se formaban los tribunales y tomaban los exámenes [*una vez que*] habían aprobado el curso de capacitación y se establecía lo que se denominaba un escalafón es decir lo que actualmente se podría entender una ubicación de las personas de acuerdo con el puntaje que habían recibido en cada una de las materias, era un trabajo debidamente coordinado, en cuanto a transporte el control estaba a base de la superintendencia general de transportación y telecomunicaciones (César Andrade, 1940).

Una persona que quería trabajar en los ferrocarriles ingresaba como brequero pero tenía que dar su examen para ser brequero y si quería ser el brequero conductor tenía que dar examen para ser conductor por la responsabilidad que entrañaba desempeñar estas funciones cosa igual pasaba con el fogonero, él era un ayudante en las maquinas a vapor para ser maquinista tenía que ir primero a un centro de capacitación después rendir un examen ante un tribunal y solamente las calificaciones del tribunal eran válidas para que la superintendencia general de transportación vaya dando las ubicaciones, por ejemplo al termino de los exámenes el tribunal ubicaba a las personas primero, segundo, tercero, hasta completar el número de participantes, entonces cuando se producía una vacante o por jubilación, o por renuncia o por cualquier otra circunstancia el escalafón que era la norma que se aplicaba para los ascensos le iba dando la oportunidad, pero no por favores sino por méritos era lo único que valía en el ferrocarril (César Andrade, 1940).

Para poder tener ascensos no nos ha tenido que costar 1 año o 2 años sino nos ha sabido costar muchos años, a veces el mínimo ascenso que puede haber para un trabajador dentro del código de trabajo reglamentariamente dice que tiene que tener mínimo 5 años en una función para poder tener ascenso, esos ascenso vienen también por cumplimiento de perfiles ahora en la actualidad, anteriormente también se cumplía perfiles pero no tan estrictos, ahora ya son más rígidos por la leyes mismo que involucra el mejor desempeño y la mejor capacidad que pueda desempeñar cualquier trabajador público, entonces nosotros que tenemos que hacer cumplir perfiles, rendir pruebas, rendir cursos y sacar lógicamente un mejor puesto o una mejor puntuación dentro del curso para luego entrar los que no tenían conocimiento entrar a los prácticos para y quedarse ahí en el puesto fijo (Mario Ibarra, 1971).

- **LAS LOCOMOTORAS Y SU FUNCIONAMIENTO.**

Las primeras locomotoras que llegaron al ferrocarril ya sea en el servicio de Duran a Quito utilizaban como fuerza motriz para su funcionamiento fuerza de vapor, utilizaban la leña para calentar el sistema del caldero que producía y que acumulaba el vapor en ciertas partes mediante llaves especiales se distribuía de acuerdo a la potencia que necesitaba

(Carlos Cajas, 1932).

A un comienzo era la leña luego después nose porque motivos técnicos desecharon la leña y pasaron a utilizar el carbón de piedra o coque, este material se traía de los estados unidos, en el Ecuador se conoce que existió una mina de este material en Chunchi para adentro, no conozco yo ese lugar, pero ese le desecharon debido a que no tenía la suficiente fuerza de calentamiento (Carlos Cajas, 1932).

Cuando ya se encontraron petróleo en varias partes del mundo, este era traído también de los estados unidos, después se utilizó el petróleo que encontraron aquí en la península de Santa Elena en un lugar denominado Ancón y después el petróleo se extraía de los pozos del Oriente (Carlos Cajas, 1932).

A partir del año 1960 ya empezaron a funcionar las locomotoras de diésel eléctricas, entonces esas funcionaban en base de diésel que alimentaban los motores que producían la electricidad necesaria para dale potencia a la locomotora.

Para ascender a Urbina iban solamente con 4 o máximo 5 vagones de acuerdo al peso, una locomotora dejaba ahí el comboid, y regresaba la maquina sola a Riobamba para que otra locomotora que continuaba al Norte de Urbina recoja en este lugar el comboid y avanzaba hasta Ambato con 8 o 9 vagones (Carlos Cajas, 1932).

Las locomotoras funcionaban de acuerdo con las necesidades y en cada uno de los talleres se daba el mantenimiento, había un taller en Duran, Bucay, Riobamba y en Quito, las locomotoras, en principio fueron a vapor, luego después fueron eléctricas, había los vagones de carga, los coches de pasajeros, las góndolas, autocarriles, auto ferros que iba por todo el tramo de la vía de más de 457 km (César Andrade, 1940).

Las locomotoras eran de vapor con combustión de bunker osea petróleo sólido que se quemaba en la caldera para que hierva el agua y el hervor del agua producía un vapor y la fuerza del vapor a 200 libras por pulgada cuadrada hacia mover los inyectores de la máquina para que ruede las ruedas (Jorge Benavides, 1942).

Las locomotoras utilizaban el petróleo como combustible que daba fuerza a la maquina a vapor, agua para el sistema de combustión y arena que era muy indispensable porque los rieles de la maquina eran lisos en especial en cuestas y bajadas entonces los trabajadores, los tripulantes tenían unos depósitos grandes de arena que iban arenando para que no patinen las máquinas (Gonzalo Machado, 1944).

Las pocas maquinas que hay son pintadas, ahora el rodaje de esas locomotoras las negras que se llaman es muy costoso porque el combustible, el diésel es más volátil, por decir de aquí a Colta consume 1000 galones, el petróleo se mide por pulgadas haciendo un cálculo aproximado en comparación con el diésel entraría unos 100 a 150 galones, entonces es eventual o novedoso que corra la locomotora negra es por eso que solo funcionan 2 locomotoras que trajo Rodrigo Borja esas son Francesas (Gilberto Zambrano, 1951).

Antes había pitadas reglamentarias en las cuales prudentemente en los cruces de peligro viendo muy bien pasábamos y hasta los conductores del carretero conocían ya el pito del ferrocarril entonces se detenían y luego pasábamos nosotros (Gilberto Zambrano, 1951).

• **MANTENIMIENTO DE LA VÍA FERREA Y LAS LOCOMOTORAS**

Para el mantenimiento de la vía se usaba herramientas precarias, herramientas manuales como: palas, picos, una lampa puntona que servía para la extracción de tierra y rellenos, todo lo que es dar la forma de la línea, tener en buen estado, que no sufra deterioro, todo era manual, como rareza funcionaba una maquina pero bastante anticuada que era la pala mecánica que la llevaban en rieles como un aparato adicional a los trenes entonces a través de la línea la pala mecánica limpiaba los taludes, el talud se llama la apertura de la parte alta de la línea férrea que siempre sabia estar derramando o botando material eso tenía que limpiar una pala mecánica, bastante anticuada era porque recién se había inventado de ahí todo el trabajo anterior se le hacía a mano por eso se necesitaba de bastante personal de bastantes cuadrillas, se necesitaba para que ayuden, para que mejoren la actividad de mantenimiento de la línea (Alberto Santillán, 1930).

Las cuadrillas servían para el mantenimiento de la línea de los rieles de todo lo que es actividad externa del ferrocarril que en casas que servían como alojamiento o como campamento, cada 10 Km había una cuadrilla de mantenimiento, pero que solo servía para guardar las herramientas porque casi siempre su trabajo era en la línea a lo largo de la vía preparaban su comida en sus ollitas cada trabajador tenía su olla propia, así se repartía comidas, que se encargaba a una o dos personas de los mismos trabajadores para que preparen (Alberto Santillán, 1930).

En Duran funcionaba el guarda almacén donde se tenía todo el material que necesitaba el ferrocarril, en los talleres también había guarda almacén, pero eran subalternos del almacén general, entonces este funcionario de acuerdo a los pedidos que hacían de las estaciones o de los talleres despachaban el material que necesitaban como: aceites, grasas, y diferentes herramientas (Carlos Cajas, 1932).

Las locomotoras ya cumplían su trabajo diario y regresaban al taller ahí los maquinistas reportaban los daños que veían en las locomotoras, dejaban reportado y nosotros nos encargábamos de hacer el trabajo de mantenimiento de la noche, una vez cumplido ese trabajo de la reparación nuevamente poníamos listas las maquinas al servicio para que al segundo día sigan transportando la carga, además el mantenimiento nosotros también teníamos una guardia que se encargaba de la reparación íntegra de las maquinas, entonces la máquina que ya necesita reparación le embancábamos en el taller le desarmábamos íntegramente y hacíamos la reparación, pero el personal de mantenimiento trabajaba las 24 horas en 3 turnos rotativos a 8 horas cada turno para atender el mantenimiento de las locomotoras (Víctor Romero, 1934).

El almacén de repuestos se encontraba en Duran ahí había la fundición ellos se encargaban de fundir zapatas que servían para los frenos de las locomotoras, cuñas que iban entre las cajas donde se alojaban las ruedas, eso también fundían, también los brazos de acoplamiento entre las ruedas, llevaban unos bocines de bronce, esos bocines tenían mucho juego, producían mucho golpe entonces había que cambiarles entonces todo eso fundían en Duran y de ahí nos abastecían a todos los talleres, Bucay, Riobamba, Chimbacalle, Quito (Víctor Romero, 1934).

De acuerdo al daño de la máquina, los carroceros de las zanjas que llamábamos nos encargados de reparar todo lo que es ruedas de máquina, zapatas, los airistas eran encargados de control del aire de la máquina y la máquina daba el aire que enganchado al comboid era el sistema de frenaje o sea el freno mediante palancas de la máquina que accionaba, en la máquina eran: mecánicos, electricistas, soldadores, airistas cada quien desempeñaba el trabajo que le tocaba, ese era el trabajo de la mecánica (Gonzalo Machado, 1944).

- **SERVICIOS QUE PRESTABA EL TREN**

El ferrocarril prestaba los servicios de transporte de mercadería, que se lo hacía en vagones, de construcción metálica, los pasajeros eran transportados mediante los coches que para ese entonces eran cómodos, naturalmente que después de acuerdo a las exigencias de los usuarios se han creado coches modernos (Carlos Cajas, 1932).

La base fundamental de la vida del ferrocarril era el transporte de carga y pasajeros mediante la utilización de las locomotoras, había los coches de

La seguridad en el transporte ferroviario estaba en un porcentaje muy elevado, mientras se primera clase y segunda clase y había los vagones para llevar la carga, por ejemplo, en cuanto al transporte del cemento que producía la fábrica de la cemento Chimborazo se llevaban vagones completos de cemento desde la estación de San Juan muy cerca de la ciudad de Riobamba hasta la estación de Chimbacalle (César Andrade, 1940).podrían suponer unos 20 accidente por carretera apenas 1 podría ser un accidente en materia ferroviaria, entonces los pasajeros y la carga estaban debidamente seguros en su debido transporte, esos eran los servicios que prestaba el tren especialmente de la carga y de los pasajeros era muy hermoso ver como en las diferentes estaciones se subían los pasajeros a los coches y viajaban, por ejemplo de Duran hasta Bucay de Bucay a Riobamba y de Riobamba a Quito (César Andrade, 1940).

En Riobamba lo que hoy es la Plaza Barriga se embarcaba el ganado, era prácticamente un centro ferroviario porque teníamos la llegada de trenes tanto desde Guayaquil, Duran, venían pasajeros de Cuenca, desde Sn Lorenzo, Ibarra, Quito, entonces Riobamba tenía su servicio de trenes de pasajeros entre Riobamba y Quito y de Riobamba a Bucay (Luis Maldonado, 1946).

El [*tren*] mixto que iba de Riobamba a Guayaquil había unos coches por decirle había unos 4 coches, dos coches de primera y dos de segunda, que era los coches de primera tenían los asientos como sofás cómodos de cuero, en cambio los de segunda tenían unas bancas de madera entonces esos costaban menos, la gente que no tenía dinero decía deme uno de segunda nomas, había unas jaulas que eran vagones, pero con ventilaciones como con tiras bien seguras (José Balseca, 1949).

Para el transporte de animales había vagones especiales, de acá del sector de Vélez de ahí transportaban bastante a Guamote, transportaban bastante ganado, cerdos inclusive caballos,

había trenes de primera y de segunda esto dependía del costo, era de primera porque tenían más comodidad, eran con sillones amoblados de cuero, reclinables para un lado y para otro de los asientos que van uno tras de otro estos podían reclinarse y conversar con otra persona llevaban solo bolsos de mano, los de segunda eran unas bancas longitudinales a lo largo del coche a los extremos y uno a la mitad, permitían llevar sus canastos (Gilberto Zambrano, 1951).

El tren prestaba toda clase de servicios, movimiento de pasajeros, carga todo por el ferrocarril, muy poca carga en el tren de pasajeros había trenes exclusivos para carga y tren exclusivo de pasajeros (Miguel Ortiz, 1952).

- **TIPO DE MERCADERÍAS QUE LLEVABA EL TREN**

De Durán para acá traían todo tipo de mercadería inclusive la cerveza, las colas, arroz, azúcar, panela, esto se traía en gran cantidad, también venían [*trenes de*] frutas 2 días a la semana. De Guayaquil [*llegaba*] todo tipo de mercadería para almacenes, ferreterías (Carlos Cajas, 1932).

El ferrocarril transportaba a la semana lunes, miércoles y viernes un tren completo de legumbres de Riobamba hasta Durán, todo tipo de legumbres, aquí en la estación del ferrocarril había un canchón grande en donde ahora es el salón del ferrocarril ahí preparaban la carga para despachar por el ferrocarril, ese tren iba con 6, 7, 8 vagones salían de aquí a las 6 de la tarde y llegaba a Durán a las 4, 5, o 6 de la mañana (Carlos Cajas, 1932).

En Durán se embarcaban en un coche que se llamaba mercado ambulante la gente del mismo pueblo, era una jaula con estructura de madera, embarcaban pescado y mariscos y en Riobamba le esperaba al tren Mixto una cantidad de gente por el pescado fresquito esto era un mercado ambulante (Carlos Cajas, 1932).

El tren llevaba todo tipo de mercadería desde gasolina hasta carros, por eso había plataformas que embarcaban tractores, vehículos, maquinaria pesada, toda producción agrícola de la Costa y de la Sierra, los vagones eran de 600 quintales cada uno, cada tren jalaba 10 a 12 vagones, los costos eran sumamente baratos, era un beneficio para el pueblo (Jorge Benavides, 1942).

Había un tren especial que llevaba 2 vagones con los productos que los señores comerciantes embarcaban [*como*] esteras, sogas, aventadores, canastas para Guayaquil, todo ese tipo de mercadería [*se llevaba*] solo los sábados (José Balseca, 1949).

Embarcaban ganados, por ejemplo, los militares traían los caballos, hacían bastantes viajes en el tren, había las plataformas donde llevaban material como el ripio, arena que cargaban en las góndolas y tenían unas compuertas aflojaban las compuertas como las volquetas y caía todito a los lados esos se llamaban plataformas, también había los tanqueros que transportaban gasolina, el kerosene a diferentes lugares por medio de mangueras descargaba los tanques. (José Balseca, 1949).

Había un tren de carga que era exclusivamente para carga, había el otro que era el tren de pasajeros ahí se llevaba [*también*] lo que va más rápido por ejemplo: queso, carne lo que no puede demorar mucho tiempo, todo lo que [*tenía*] que llegar ese mismo día, lo que es papas, remolacha, lechuga, col, zanahoria se mandaba en el tren de carga, el cual iba 6, 7 y 8 vagones,

solo se le iba aumentando los vagones y se iba alargando ese se llamaba 11 y 12 ese tren traía carga y llevaba carga inclusive llevaba cemento, para Quito y Guayaquil (Ángel Vicuña, 1951).

De Riobamba salían 2 trenes cada semana cargados de cemento, [*pero*] cuando había mucha demanda salían todos los días trenes a Quito con el cemento (Gilberto Zambrano 1951).

- **COSTOS PARA TRANSPORTARSE.**

El costo era sumamente cómodo, por quintal creo que costaba no más de unos 2 sucres (Carlos Cajas, 1932).

El costo tanto de los servicios de pasajeros como de mercadería era sumamente barato era prácticamente costos populares accesibles para todo el interesado en movilizarse o movilizar la mercadería que necesitaba trasladar de un lugar a otro sumamente conveniente, de todas las estaciones había una gran variedad de productos (Carlos Cajas, 1932).

Existía los trenes de carga, los trenes de pasajeros con precios módicos de acuerdo al costo de vida de la gente más necesitada por eso había los trenes, unos coches de primera y segunda, los de primera costaba un poco más el pasaje y los de segunda costaba menos y podían llevar sus paquetes diga usted los pequeños comerciantes sus canastos, sus cajones con sus productos, pero eran a precios módicos entonces era la finalidad del ferrocarril (Víctor Romero, 1934).

Los costos del transporte eran mínimos porque se establecía un transporte que iba a beneficiar al pueblo entonces era totalmente diferente al transporte que se estipulaba por las carreteras, que se yo había una significativa rebaja, si x cantidad costaba el transporte por carretera y por ferrocarril costaba la cuarta parte por decir lo menos, entonces era un servicio dirigido directamente al pueblo que llevo a tener mucho cariño, mucha simpatía y mucha consideración para el ferrocarril Según (César Andrade, 1940).

El ferrocarril era el moderador de las tarifas en cuanto a la mercadería era muy barato, un quintal de cualquier producto de Riobamba a Guayaquil en ese tiempo valía 4 sucres y los transportistas de carretera cobraban 6, 8, 10 o 12 sucres entonces había una relación grande, pero la diferencia era la demora porque de aquí salía un comboid de 6 carros con mercadería de legumbres todo a la Costa demoraba 6, 8 o 10 horas en llegar, en cambio en los carros 3 o 4 horas pero en menos cantidad, ferrocarriles arrastraba con las máquinas de vapor 6 vagones de los grandes y en cada vagón había 6500 libras entonces toda esa cantidad de productos de aquí que se despachaba iban haciendo paradas pero en gran cantidad y era conveniente el precio (Gonzalo Machado, 1944).

Los precios eran baratos por lo que la gente que embarcaba prefería ir en el tren, claro que también había el transporte de camión, pero era un poco más caro por lo que la gente prefería venir a la estación del ferrocarril, empacar, pesar y había un grupo de señores estibadores que cargaban eso e iban empacando por estaciones o sea en el orden de estación (José Balseca, 1949).

- **VENTAS QUE SE REALIZABAN ALREDEDOR DE LA ESTACIÓN.**

En cuanto al movimiento de los trenes mixtos [*en la estación del tren había*] una planicie que era de tierra después le pavimentaron ahí se llenaban los vendedores de figuritas de tagua, vendían los caballitos para los niños, lámparas de cachos de los cachos de res les pulían bien les ponían

barniz con eso le hacían barquitos, lámparas y todo eso vendían, también pailitas pequeñas de bronce, unas jarritas, algunos artículos de bronce, vendían dulces, en cambio en la tarde la gente esperaba que llegue el tren con toda la mercadería (Carlos Cajas, 1932).

En la estación de Riobamba vendían subvienes que consistían en adornos de tagua, adornos de paja, de cuerdo, además se vendían comida de diferente índole en diferentes trenes porque Riobamba como era el centro, de aquí partían los trenes hacia el Norte y hacia el Sur y los auto ferros pasaban a Quito almorzando aquí en Riobamba y los trenes directos pasaban a Guayaquil y Quito demorando también aquí en Riobamba (Jorge Benavides, 1942).

En la estación de Riobamba en la calle Carabobo por la ubicación del ferrocarril vendían las comidas toda la noche se instalaban sus secos, cafés, arroz, agua de canela hasta la madrugada que salía el mixto y durante el día también tenían su comercio ahí vendían toda clase de comida pero en el sector del ferrocarril porque se les facilitaba que se ubiquen ahí entonces los pasajeros que querían viajar y los que llegaban se servían algo, se hospedaban los pasajeros que venían de otra parte para ir a otra parte, últimamente eran conocidos como los agachaditos (Gonzalo Machado, 1944).

En todo el alrededor de la estación vendían las canelas como decir las cantinas, había bastantes cantinas que vendían los canelazos, de comida había al frente un grupo de señoras que tenían unas carretillas que vendían comida se amanecían ahí y salían con unos chicos a ofrecer comida al tren (José Balseca, 1949).

En la estación había: bares, restaurantes, tiendas, antes [*se llamaban*] los corositos hacían trabajos en tagua, subían los vendedores a los coches para vender a los pasajeros que se encontraban ya sentados con termos de café, empanaditas, sánduches, agüitas aromáticas (Gilberto Zambrano 1951).

Aquí no había tanto las ventas porque el tren salía muy de mañana entonces lo que había era artesanías algo que entraban a ofrecer en el tren a los pasajeros, lo que ya comenzaba las ventas es en Cajabamba, comida, papas, las habas tiernas con queso (Miguel Ortiz, 1952).

- **HOTELES MÁS CONOCIDOS QUE PRESTABAN SUS SERVICIOS A LOS VIAJEROS.**

El edificio donde ahora funciona el museo [*se refiere al museo de la ciudad*] había sido construido para hotel, era uno de los mejores hoteles para los pasajeros que antes se trasportaban de Quito a Guayaquil pero pernoctando aquí en Riobamba porque el tren que salía de Quito a las 7 de la mañana llegaba aquí aproximadamente a las 4 a 5 de la tarde entonces ya no podía era muy tarde como para continuar al Sur entonces pernoctaban aquí en Riobamba y de igual manera el que salía de Duran a las 6 de la mañana llegaba más o menos aquí a las 5 o 6 de la tarde entonces no podía continuar al Norte en la noche ya se hacía muy cansado entonces dormían aquí en Riobamba, entonces era ese hotel en el parque Maldonado y alrededor de la estación casi todas las casitas viejas eran hoteles ahí había el hotel Metropolitano, el Hotel Ecuador y así había una cantidad de hoteles, el hotel Metropolitano era para los pasajeros que tenían dinero, también había una pensión por barato llegaban ahí bastante gente y bueno la atención debió haber sido buena porque por parte de los pasajeros no recuerdo que haya habido alguna protesta respecto a la atención de los hoteles (Carlos Cajas, 1932).

El hotel más antiguo es el hotel Guayaquil que está ubicado en la calle Olmedo y Carabobo, el hotel Metropolitano [*estaba ubicado en la Juan Lavalle y Avd. Daniel León Borja*], además en la Juan Montalvo había el hotel Colonial (Gonzalo Machado, 1944).

Alrededor de la estación había las pensiones... lo que ahora son los hoteles y hostales. Una conocida era la pensión Villa Ester, hay otra pensión que se llama la estación. Al momento que llegaba el [*tren*] mixto había un poco de gente que recibía a los turistas que decían hotel, hotel y les llevaban a estas pensiones y por ese trabajo estos muchachos recibían un dinerito, el único hotel que había era el Metropolitano (José Balseca, 1949).

Los hoteles que funcionaban eran el hotel Americano, Ecuador y Bolivariano. El [*hotel*] Metropolitano [*llegaba*] hasta la mitad de la avenida Daniel León Borja, lo cual [*con*] la ampliación de la avenida tuvieron que mutilar la mitad (Gilberto Zambrano, 1951).

• ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

Antes no era plaza era un patio ferroviario porque había bastantes líneas, levantaron esos rieles, pavimentaron y solo hay 3 líneas (Carlos Cajas, 1932).

La estación del ferrocarril tenía sus bodegas, la oficina del jefe de estación, una oficina del telegrafista inclusive había un dispensario médico que era para atender casos especiales de los trabajadores o de manera general el medico atendía a los trabajadores y a sus familiares, eso ha desaparecido (César Andrade, 1940).

En la estación del tren funcionaba el jefe de estación con el cajero, el ayudante, los pesadores, los estibadores, capitanes de cuadrilla, todo era completamente lleno por la cantidad de trabajadores que trabajaban ahí para atender la demanda de la carga y de pasajeros porque aquí se embarcaban todos los días 4 o 5 vagones de carga para Guayaquil o para Quito, el tren funcionaba todo el día y toda la noche igual daba que sea de noche como de día y no paraba nunca (Jorge Benavides, 1942).

La estación que es de la Plaza Alfaro era llenita de mercaderías, las bodegas todo eso y los galpones que es a lado derecho era llenecito de fruta que venía los miércoles y viernes vagones enteros de banano y desembarcaban cualquier cantidad de plátano (José Balseca, 1949).

• TALLER MECÁNICO DEL FERROCARRIL.

El antiguo taller de mecánica del ferrocarril era más o menos del hotel Metropolitano par atrás después subieron donde hoy se encuentran ubicados los talleres, esos terrenos aún son según se oye del municipio que le dieron a comodato para 100 años, los talleres antiguos eran cerca a la estación actual del ferrocarril, los terrenos de los talleres eran hasta donde ahora es la casa donde función Radio Mundial (Carlos Cajas, 1932).

Los talleres eran para el mantenimiento del equipo tractivo que se le llamaba es decir para la reparación de las máquinas, de los carros, de los coches, de los autocarriles, de los auto ferros, había un jefe mecánico, habían mecánicos que hacían guardias, es decir el taller funcionaba las 24 horas del día todo los 365 días del año, en el taller de Riobamba funcionaba una oficina del telegrafista para recibir y dar órdenes que venían directamente desde la oficina del despachador de trenes (César Andrade, 1940).

Los talleres del tren eran de reparación pesada, aquí se reconstruían locomotoras, los mecánicos nuestros hacían piezas para remplazar las que se rompían porque era difícil importar de los Estados Unidos todos los repuestos, aquí nuestros mecánicos tenían que hacer las piezas, forjaban las piezas para reemplazar en las locomotoras y en los vagones, estos talleres comenzaron a funcionar aquí en el año de 1955 porque antes todo lo que es la estación, las casas de la estación, la radio mundial todo eso era los talleres del ferrocarril, esas manzanas después vendieron, esos terrenos que eran el ferrocarril (Jorge Benavides, 1942).

Estos talleres tienen muchos años de unos 60 a 50 años, me acuerdo yo pequeño y ya había los talleres, había las máquinas negras las de vapor por números eran del 1 al 15, del 15 al 20, las máquinas tipo 20, 30, 40 y 50 son de vapor entonces todas esas máquinas ya había aquí, las máquinas de vapor podían durar muchos años más inclusive hasta ahora viven, sé que viven en los talleres arrumadas ya por falta de repuestos, ese sistema de trabajo era muy pesado el mantenimiento era duro a base de petróleo (Gonzalo Machado, 1944).

El taller del tren en Riobamba tenía bastantes mecánicos, arreglaban locomotoras a vapor, a diésel, las españolas y después las francesas, coches, también se encontraban mecánicos de auto ferro o motor es como un bus, es un medio de transporte pequeño, tiene volante, para pasajeros directos, mecánicos electricistas (Ángel Vicuña, 1951).

En los talleres trabajaba un jefe mecánico, el administraba el taller y al mismo tiempo la gente estaba bajo la orden del jefe mecánico, había los mecánicos, había carroceros, caldereros que se llaman para el trabajo de las máquinas negras de las a vapor, había carpinteros, departamento de carpintería, había torneros hay unos tornos únicos en el país, aquí en Riobamba, Durán y Quito (Gilberto Zambrano 1951).

- **ANTIGUAS OFICINAS DEL FERROCARRIL.**

En la calle espejo y 10 de agosto hay un edificio que está abandonado un edificio grande, ahí funcionaban las oficinas centrales del ferrocarril ahora funcionan en la estación y en los nuevos talleres, las oficinas del ferrocarril funcionaban en Huigra y de ahí vinieron acá, una vez que un señor que se llamaba Nicolás Vélez, les había dado este edificio al ferrocarril era muy bonito, era bien concurrido, con bastantes trabajadores, y tiene una cancha atrás, ahí funcionó hasta el 2000, ya de que la empresa prácticamente se paralizó ahí liquidaron a los trabajadores o le ubicaron en otra parte y dejó de funcionar (Carlos Cajas, 1932).

Hay un edificio muy importante en donde funcionaba la super intendencia de los ferrocarriles en la calle espejo entre la 10 de Agosto y Primera Constituyente alado del edificio de correos, cuando de abandono ese edificio quedó sin ser ocupado por oficinas de ninguna naturaleza, antes funcionaba ahí la super intendencia de los ferrocarriles, el departamento de vía, la cooperativa ferroviaria, la oficina del despachador de trenes, era un edificio muy bonito, atrás estaban las instalaciones del club ferroviario, pero todo ha ido cambiando (César Andrade, 1940).

El edificio del ferrocarril era una casa de la década de los 80 declarada la mejor casa patrimonial de Riobamba, ahora irresponsablemente le han abandonado, se encuentra en el abandono, destruyéndose, ahí funcionaba la gerencia general, ingeniero de vía, el super intendente, el jefe despachador de trenes, la jefatura de telecomunicaciones, toda la administración funcionaba en esa casa (Jorge Benavides, 1942).

El edificio de la 10 de Agosto y Espejo era donde funcionaba las oficinas de transportación y de vía, desde ese puesto organizaban tanto para la vía como para transporte, ahí ellos controlaban los cruces de los trenes que salían de Durán, Entonces por medio de telégrafos se comunicaban con los demás jefes de estaciones, los telegrafistas a lo largo de la empresa pero la matriz prácticamente era aquí en Riobamba, ahí trabajaban como unos 8 trabajadores, cada despachador debía saber en dónde está o con quien va a cruzar el o los auto ferros, todo eso era bien movido, entonces tenía que haber bastantes despachadores (Ángel Vicuña, 1951).

El edificio de la 10 de agosto y Espejo es del municipio, utilizó a comodato el ferrocarril tanto tiempo, pero jamás se preocuparon en tramitar una escritura como propiedad de la empresa, eso no consta como propiedad de la empresa, a nombre de la empresa, pero es del municipio (Gilberto Zambrano 1951).

En el edificio que se encuentra en la 10 de Agosto y Espejo funcionaban las oficinas de los despachadores y la super intendencia de ferrocarriles, era el jefe que conocía todo el movimiento, ahí funcionaba equipo de despachadores en que consistían los despachadores, ellos despachaban el tren por decir a ver el tren tiene que salir con mercadería a las 11 de la mañana por ejemplo entonces nosotros ya le tenemos listo con mercadería y todo entonces ellos ordenaban que el tren salga y ellos hacían los cruces de los trenes de las estaciones, se comunicaban por el telégrafo de una estación de ferrocarril a otra había el telégrafo entonces se comunicaban, entonces los señores despachadores son los que despachaban los trenes (Gilberto Zambrano 1951).

- **EL BARRIO FERROVIARIO**

El barrio ferroviario se hizo primero alado de la Condamine en la calle la Valle de ahí para abajito hasta cerca de Santa Rosa, desde la esquina donde funciona la escuela 21 de abril, pero ahora no hay nada, ahí construyeron casas por parte del seguro, todavía hay postes de rieles es porque el ferrocarril les proveo algunas cosas, después del barrio ferroviario se creó el barrio el Vergel eso también adquirieron ferroviarios, también hechos por el seguro eso era otro beneficio de los ferroviarios (Carlos Cajas, 1932).

El barrio ferroviario creció simplemente porque en ese sector vivían muchos ferroviarios, había ferroviarios que trabajaban como telegrafistas, otros eran conducteros, fogoneros, maquinistas, inspectores, colectores, sobrestantes, supervisores, oficinistas entonces aún se conservan muchas casas que son de propiedad de ferroviarios jubilados, pero así crecieron muchas ciudades, crecieron muchos barrios del lado del amor que uno siempre tiene para los ferrocarriles (César Andrade, 1940).

El barrio ferroviario fue construido por los americanos para que ahí vivan los ferroviarios con el fin de poderles localizar a cualquier hora, para notificarlos que salga al trabajo (Jorge Benavides, 1942).

El barrio ferroviario lleva el nombre de barrio ferroviario desde la calle Brasil que lindera el seguro para abajo hasta casi la Juan Montalvo y desde la Colombia hasta la Olmedo, todo este perímetro era ferroviario porque la mayor parte de los trabajadores ferroviarios vivían ahí, las casas construidas son las del vergel las del frente al seguro (Gonzalo Machado, 1944).

El seguro nuevo que es ahora eso era una plazoleta grande del Vergel, entonces esas casas les dieron a los trabajadores, pero solo ferroviarios, de tal manera que nos conocíamos como familia digamos por lo que toditos los ferroviarios vivíamos en este sector, por alguna circunstancia nos hemos alejado un poquito porque en casos hemos iniciado viviendo en departamento de arriendo, no teníamos casa propia ya como se izó el compromiso de matrimonio entonces había que buscar ya no el barrio ferroviario porque era copado sino donde se pueda encontrar (Gonzalo Machado, 1944).

Vivía en el barrio el Vergel más arribita del barrio Ferroviario donde es ahora la clínica del seguro, todo ese sector se llama el Vergel, ahí me crié yo, mi papá tuvo una casita y una villa de esas, más abajito era el barrio ferroviario se lo llamaba así porque ahí vivían muchos ferroviarios, en el Vergel también había ferroviarios (José Balseca, 1949).

Había un señor que le llamaban el llamador que era un señor que andaba en bicicleta y conocía las casas de toditos los señores ferroviarios de los trenes por ejemplo en mi caso iba a las 3 de la mañana y decía Pepe Balseca usted tiene viaje a las 4 de la mañana en tal número de tren, iban así llamándole de puerta en puerta, él les iba haciendo levantar y diciéndoles a qué hora deben irse de viaje a la hora que les tocaba ese era el llamador, entonces los señores fogoneros, lo brequeros, el maquinista, el conductor estaban descansando pero tenían ya un viaje pero ellos no sabían a qué hora entonces el llamador les iba avisando, entonces los señores y se cambiaban de ropa se alistaban y subían a los talleres ahí era donde se ubicaban todos los trenes solamente el mixto de pasajeros iba abajo, todos los de mercadería salían (José Balseca, 1949).

- **PROBLEMAS QUE SURGIERON DURANTE EL FUNCIONAMIENTO DEL TREN.**

El tren no tenía problemas, lo que había en el invierno es deslaves en la sección montañosa de Alausí - Bucay porque el río Chanchan crecía y se iba llevando la línea férrea continuamente y eso ocasionaba urgentes gastos y molestias (Jorge Benavides, 1942).

Los problemas que surgieron durante el funcionamiento del tren eran los descarrilamientos, actos de atentado, accidentes, derrumbes, si se daban ese tipo de problemas de una índole técnica, también de índole política ya que se quería pasar la estación de Riobamba a Ambato, pero no les convenía a los hoteleros, cantineros, chicheros de gente que tenía relación con el transporte, en las cantinas de Riobamba vendían la naranjillada, el canelazo, el almibarado que eran como que 3 licores muy recurrentes obviamente por el frío (Franklin Cepeda (1975).

- **ESTACIONES DEL FERROCARRIL EN EL ECUADOR.**

Algo que era simpático desde la estación de Guayaquil del muelle número 5 se despachaba los pasajeros que iban por el río Guayas en las lanchas iban hasta Duran y después los pasajeros abordaban el tren para continuar su viaje lo hacían hasta las diferentes estaciones, pero sobre todo avanzaban hasta Bucay y muchos pasajeros llegaban hasta la ciudad de Riobamba de ahí abordaba la gente y realizaba sus negocios, sus viajes inclusive de turismo César Andrade, 1940).

En cuanto a las ventas se realizaban a lo largo de las estaciones y también en las diferentes estaciones había personas que vendían por ejemplo en la estación de Milagro se vendía las piñas,

los oritos, las mandarinas, las naranjas en Bucay una cosa parecida y un caso típico por ejemplo cuando se llevaban los pasajeros a Huigra era una estación ferroviaria por excelencia en donde mientras esperaba el tren de pasajeros el tiempo necesario las personas tenían sus kioscos y vendían comida César Andrade, 1940).

Como una anécdota dice que en Huigra cuando vendían el arroz con huevo, vendían a los pasajeros pero el tren arrancaba y muchas veces se perdían los platos y la cuchara y se iba con el pasajero y después adoptaron como una costumbre importante el arroz vendían en una hoja de col, le vendían el arroz con el huevo frito entonces ya no había ningún problema porque definitivamente la hoja de col era para la basura y nada más, estas cosas con una forma multicolor donde había la sonrisa, el amor al tren la simpatía por los trabajadores ferroviarios, el respeto que se daba a los que mandaban a bordo del tren los conductores eran personas muy cultas con mucha capacidad y eran muy respetuosos de todas aquellas cosas que era parte del respeto a la opinión que tenían las personas (César Andrade, 1940).

La venta de los periódicos por ejemplo el periódico el Universo que se edita en la ciudad de Guayaquil se vendía a la altura de las estaciones de Milagro de Bucay de Huigra de Alausí entonces la gente tenía una especie de interés por leer estos medios de comunicación César Andrade, 1940).

En Huigra no hay juventud has gente solo ya mayorcitos toda la gente a emigrado al exterior, a las ciudades, es un bonito pueblito pero desierto, hay algunas casas que se encuentran cerradas, ahí había hoteles también, era muy llamativo, el tren que subía venía con: cañas, oritos y la gente costeña que se le conocía como mono venían comprando los orito, naranjas, mandarinas y a lo largo de la vía a los niños venían botándole por la ventana acá en Colta la gente decía regale ve siguiéndole al tren ellos ya sabían era una gran costumbres (Gilberto Zambrano 1951).

• **CÓMO FUE DECAYENDO EL FERROCARRIL**

El ministerio obras públicas creía necesario mejor establecer un camino vial como ya habían bastantes automotores y servicios de los carros a motor entonces ahí ya se establecía y llegando los gobernantes de ese tiempo, creyeron que no era necesario el ferrocarril, como ya era la era motorizada creían los señores que debía tenerse únicamente carreteras, entonces al ferrocarril le aislaron y le tenían en el afán de suprimir todas las secciones que tenían porque eran bastantes grandes las secciones, una sección dedicada al estudio y programación de vías férreas, otra sección dedicada al transporte de locomoción que era muy escasa y muy pequeño, otra sección dedicada al mantenimiento de casas y edificios en todo lo largo del ferrocarril y así era bastante grande porque todo se hacía manualmente (Alberto Santillán, 1930).

El ferrocarril poco a poco fue decayendo por los camiones, el transporte por carretera le fue quitando la carga y por ende ya la gente se botó a las carreteras y el ferrocarril fue quedando a un lado hasta que en este caso en la década pasada el presidente Correa implemento el tren de turismo para atender a los turistas especialmente a los de afuera porque ya comenzó a funcionar una tarifa muy alta no había ni punto de comparación (José Moreno, 1930).

Los pueblos también comenzaron a decrecer, los pueblos comenzaron a quedar sin las personas sin sus habitantes y muchos pueblos se convirtieron en pueblos fantasmas porque cuando ya no hubo el ferrocarril prácticamente los pueblos quedaron abandonados (César Andrade, 1940).

El tren comenzó a decaer desde finales de 1980 porque en el 80 y 81 con el fenómeno del niño se llevó la línea férrea de Palmira hasta Bucay eso fue porque se paralizó el tren más de 2 años y costó mucho dinero volver a reconstruir (Jorge Benavides, 1942).

Entro el monopolio del estado, el ferrocarril era del estado antes desgraciadamente entro la política a la empresa ahí se acabó, entonces entro el monopolio del transporte terrestre, ahora hay grandes tráiler, carros grandes, entonces iban a la competencia del ferrocarril y los comerciantes preferían encargarse de aquí un carro que se haga menos hora la mercadería a la Costa que al ferrocarril, aquí se cargaba por ejemplo en el tren de pasajeros salía de aquí a las 7 de la mañana en Durán estaba a las 5 de la tarde, un carro si aquí sale a las 5 de la mañana en Guayaquil está a las 9 o 10 de la mañana entonces todas esas cosas no le ha perjudicado al ferrocarril sino que la incumbencia era los transportistas que comenzaron a ingresar más, la competencia con el transporte terrestre con el ferrocarril (Gonzalo Machado, 1944).

Los problemas por los que fue decayendo el tren fue el monopolio de transporte, comentaba que en aquel tiempo comenzaron a aparecer los camiones, los tráilers entonces a los transportistas no les convenía que funcionara el tren con tarifas baratas, porque un pasaje en tren era barato, el transporte de 1 quintal de mercadería también era barato en cambio si usted llevaba en los camiones era un poquito más caro, la desventaja del ferrocarril que era un poquito más demorado en cambio en los carros era más rápidos pero le costaba más, pero aun así los comerciantes comenzaron a irse más a los camiones entonces fue decayendo el ferrocarril (José Balseca, 1949).

Otra cosa fue que los gobiernos no le dieron importancia, no impulsaron para modernizar a tiempo el ferrocarril dejaron que se vaya terminando porque si hubieran dado el impulso para modernizar eso hubiera seguido, pero lamentablemente las políticas no fueron así (José Balseca, 1949).

El tren primero decayó en la costa en la presidencia de Rodrigo Borja, inclusive en una visita a la Nariz del Diablo bajo agarrado de mi brazo porque tenía miedo de pararse encima del vagón, él hizo la compra de las locomotoras francesas, él dijo esta rehabilitación del ferrocarril está cobrando un ojo de la cara al país, también la compra de las durmientes no fue una buena compra porque se pudrieron enseguida y ahí se acabó el ferrocarril porque las durmientes ya no valían (Ángel Vicuña, 1951).

El ferrocarril cuando necesitaba una continuidad, el servicio pues lo suspendieron por la falta de apoyo de ayuda y por eso fue la decadencia del ferrocarril, por eso tuvo tanto problema porque en 1994 al 2008 carecía de recursos, teníamos que fiar el combustible en las bombas de abastecimiento, porque no se cancelaba, entonces fue una mentira un engaño que fue un despilfarro de dinero en esto del ferrocarril, en la actualidad gastaron tanto dinero en rehabilitar la vía pero en equipo rodante, en maquinaria y en locomotoras que se necesita no invirtieron nada, es por eso que el ferrocarril está abandonado como antes, no hay locomotoras no hay viajes, no hay viajes no hay turismo entonces no hay ingresos para la empresa (Gilberto Zambrano 1951).

El funcionamiento del tren fue decayendo por lo que el tren era un poco lento, comienzan las carreteras que entran a todas partes y más rápido porque estamos en el mundo de la ligereza que todo queremos lo más rápido entonces fue por eso decayendo el ferrocarril, también habido malas administraciones, esas son las culpas por lo que decayó (Miguel Ortiz, 1952).

- **EL FERROCARRIL DE AHORA**

Ahora casi esta reducido al aspecto turístico, ya en transporte de carga pesada ya no se utiliza el ferrocarril, como en nuestros tiempos el servicio de ferrocarril era indispensable para transportar la carga pesada ahora ya se reduce más a la carretera por eso hay vías buenas, lo que si tiene el ferrocarril es el aspecto turístico porque el ferrocarril atraviesa por unas zonas turísticas de 4 climas: clima frio de los páramos. Clima húmedo, clima seco en fin es bastante interesante por el aspecto turístico entonces por eso es por lo que el ferrocarril actual tiene esa intención en cambio antes en nuestro tiempo no había el aspecto turístico sino como una distracción nomás no es como ahora y es un aspecto básico y fundamental el aspecto turístico (Alberto Santillán, 1930).

Casi desaparece la razón social del ferrocarril iba a hacer agregado a otro ministerio, al Ministerio de Turismo, felizmente como tenemos un dirigente que si se ha preocupado por defender el derecho tanto de los trabajadores como de la empresa misma se movió desde el inicio y mediante comunicaciones basadas en la historia misma del ferrocarril avanzó a defender y tenemos la última novedad en el día de ayer que comunicaba este compañero que se llama Guido Jaramillo, que por intermedio de la vicepresidenta ya no iba a desaparecer el ferrocarril seguía como esta, esto quiere decir que todavía se puede seguir pensando que en algún momento se rehabilite el ferrocarril que es sumamente necesario especialmente para el pueblo (José Moreno, 1930).

Nosotros siempre luchábamos para que el ferrocarril no desaparezca porque era un medio de transporte especialmente para la gente de menos recursos lo que actualmente no está sucediendo y que ni hay transporte ahora porque yo que sepa solo los turistas extranjeros están utilizando en poca escala y ese ha sido nuestro anhelo hasta ahora en el caso mío tengo 38 años de jubilado, nosotros anhelamos que el ferrocarril siga rodando pero con acceso a toda la gente especialmente de menos recursos (Víctor Romero, 1934).

Ahora lo que funcionaba en el edificio muy hermoso de corte arquitectónico extraordinariamente bello ya no está ahí, todos los empleados se han concentrado en la estación del ferrocarril, desafortunadamente hay una cantidad ahora de exceso de empleados y trabadores, pero que si hay que reconocer más allá de cuestiones de orden político que nos interesa (César Andrade, 1940).

El gobierno anterior otorgo muy buenos recursos para la rehabilitación de la línea férrea pero falta por ejemplo la adquisición de locomotoras de coches, para que haya un fluido servicio del transporte, en todo caso el ferrocarril en las condiciones que está actualmente está en una situación deficitaria pero aspiramos a que los gobiernos de la anterior, de la actual y de los futuros gobiernos piensen en que para recordar a Eloy Alfaro, García Moreno como los gestores de esta extraordinaria obra (César Andrade, 1940).

El ferrocarril en este tiempo ha decaído bastante, desde luego políticamente porque ya los gobiernos ya no han tomado mucho interés en que viva el ferrocarril, si nosotros los que emos salido siguiéramos todavía no permitiríamos que se muera la empresa lucharíamos por la supervivencia en este caso, [*quisiera que*] los medios de comunicación publiquen, hagan gestiones para que no se acabe nunca la historia del ferrocarril (Gonzalo Machado, 1944).

En la parte que se divide o subdivide Ferrocarriles del Ecuador actualmente son en 3, unos que son de la Ley de Carrera Civil Administrativa la LOSEP, otros que son de la Ley Orgánica de empresas públicas que es la LOEF y el código de trabajo, esta empresa esta fusionada en esos 3

organismos laborales en los cuales la parte administrativa que es de la LOSEP son los cargos de gerencias a nivel nacional esto es gerencia de operaciones, gerencia financiera, gerencia de talento humano, gerencia de comercialización, gerencia de planificación, gerencia de mecánica, gerencia de marketing y la gerencia general la que gobierna a todos estos (Mario Ibarra, 1971).

Actualmente nosotros tenemos a la segunda mujer como gerente general de ferrocarriles del Ecuador la Master Fabiola Arévalo ella es la que actualmente desempeña los cargos a nivel jerárquico superior a nivel de todo lo que es ferrocarriles del Ecuador Empresa pública.

- **PORQUÉ SE DEBE SEGUIR CONSERVANDO EL FERROCARRIL**

No debemos olvidarnos de los ferrocarriles y que nuestro aporte tiene que ser positivo y demandar del gobierno que se mantenga este medio de transporte porque es la respuesta de una obra tan genial de García Moreno y que culminó Eloy Alfaro Delgado y se sabe perfectamente cuál fue el precio de la vida de Eloy Alfaro cuando el odio político hizo que terminara la vida en una forma tan cobarde de Eloy Alfaro pero que su sentimiento y su corazón queda grabado en el corazón de todos los ecuatorianos (César Andrade, 1940).

El ferrocarril debe continuar con el mismo nombre empresa nacional de ferrocarriles ecuatorianos porque eso es Patrimonio Cultural de la Nación, con ese nombre nació y con ese nombre debe morir, porque es nombre y apellido de la empresa y debe continuar, antiguamente era la columna vertebral del Ecuador (Ángel Vicuña, 1951).

El ferrocarril lo deberíamos seguir conservando es por tanto sacrificio que costo al mismo Eloy Alfaro que él era el más sacrificado porque él continuó con la obra de Gabriel García Moreno, entonces continuó Eloy Alfaro con la obra, salió a pedir préstamos en Londres consiguió los préstamos hasta el ir y venir los políticos argumentaron de que es una barbaridad lo que está haciendo, se fueron en contra de él y a pesar de todo eso construyó el ferrocarril, por eso digo debe continuar que no sea en vano tanta muerte que hubo ahí en la Nariz del Diablo, porque vinieron vendidos los negritos jamaíquinos a la construcción exclusiva del ferrocarril pero con la condición que vengan y ya no regresen (Gilberto Zambrano, 1951).

Entonces en ese tiempo para la construcción del ferrocarril mandaban a dinamitar la roca porque es roca viva y de la piedra buena, era un cerro de roca era imposible construir ahí la mesa para tender los rieles, entonces mandaban a dinamitar a los negritos, el mismo momento que reventaba la dinamita volaban ellos también (Gilberto Zambrano, 1951).

A Eloy Alfaro le transportaron en el mismo tren que construyó, estaba preso en Alausí de ahí le llevaron al penal García Moreno de ahí le sacaron arrastrando y todo y le quemaron y fue conocido como la hoguera bárbara, los políticos, los opositores porque era lo único que iba a ser la obra monumental que se llama ahorita, la gran obra en ese tiempo, la monstruosidad de dinero, la barbaridad que pasó con la gente, tanto tiempo que costo y para ese entonces era imposible pero lo hizo Eloy Alfaro, entonces por todas esas cosas que ha pasado debería continuar porque es una obra de ese entonces monumental y ejemplar para los gobiernos (Gilberto Zambrano, 1951).

- ANÉCDOTAS

Una vez en la estación del ferrocarril en la madrugada un tren no se avanzó a estacionara en su punto de llegada y fue nomas arrasando con las oficinas llegando hasta la calle Carabobo por suerte no había personal laborando (Ángel Guamán, 1933).

No me he de olvidar nunca cuando a mí me mandaron a reparar las máquinas y yo todavía era ayudante mecánico pero claro desde que yo entre me preocupe de aprender lo que más podía para desempeñarme y bueno a mí el jefe mecánico me dijo que yo me haga cargo de la reparación de una maquina entonces yo no estaba conforme no porque no podía sino porque tenía la obligación los operario, pero nadie se quiso hacer cargo y ya en última instancia tuve que hacerme cargo y cuando yo ya entre a la reparación un compañero que al calor me daba unos puritos dice Víctor voy a poner una vela a la Virgen para que su trabajo no salga bien y yo riéndome le digo le voy a poner otra para que sus deseos se cumplan (Víctor Romero, 1934).

En la vida de trabajo uno ha tenido tantas experiencias, yo comencé siendo boleterero en el muelle número 5 en la estación de Guayaquil, yo me levantaba a las 3 de la mañana y me iba para despachar las lanchas que pasaban a la estación de Durán para que los pasajeros vengan a la ciudad de Riobamba entonces ese trabajo terminaba a las 7 o 7:30 de la mañana y ahí cogía el camino y me iba a estudiar en la Universidad, entonces fue una vida de sacrificios de entrega, de prudencia porque uno lo único que piensa es trabajar en una empresa pero también superarse, después tuve oportunidad de estar fuera del país becado y en los estudios, después fui profesor en la estación de Bucay de ahí salí como Secretario General del sindicato ferroviario ecuatoriano, después cuando cumplí los 27 años de servicios me jubile y después he trabajado en otras empresas (César Andrade, 1940).

En vista que no viene continuo el viaje cuando unos 3 km más adelante me llaman al teléfono, el guía de la unidad que venía atrás y me dice Gilberto que paso con ustedes digo nada y me dice hay 2 muertos, entonces digo porque que paso, dice no vería un cable que ha estado muy bajo y digo no he visto, han templado el cable, inconclusa la obra han dejado amarrado al otro lado de la vía en un árbol, entonces con el viento se bajó y le coge a los japoneses que iban adelante en la parrilla en la parte de encima le coge en el cuello y les corta el cuello, había sido un desangre bárbaro encima de la unidad entonces se mueren a raíz de eso era el impedimento que prohíben que vayan sobre el tren si la empresa debía interesarse y prohibir ellos como debe ser reglamentariamente los árboles, los obstáculos, cualquier cosa que existe en la línea, que haya peligro pero nunca hicieron eso sino más fácil impedir que suban los pasajeros, pero toda la vida había los pasajeros en la parrilla (Gilberto Zambrano, 1951).

Ingresé en aquel tiempo a estudiar en la extensión de la Universidad Central aquí en Riobamba, y me gradué después de 4 años, osea estudiaba y trabajaba porque el estudio de la Universidad era tarde de 5 a 10 de la noche, entonces no había problema yo una media horita así me daban permiso en la oficina para irme a la Universidad, entonces como en la Universidad solo era 4 años yo me gradué de licenciado en físico matemático y en aquel tiempo no había muchos licenciados en matemática entonces apenas me gradué en la universidad inmediatamente me dieron un puesto en el magisterio entonces ya tuve que dejar el ferrocarril pero yo creo que los 6 años que pase en ferrocarril fueron unos años en donde le digo aprendí a trabajar y ver cómo era el ferrocarril tan lindo tan bueno (José Balseca, 1949).

Iba con servicio de pasajeros nacionales y al llegar a Guamote en una curva habían estado instalando fibra óptica para los teléfonos, habían estado templando, pero han dejado muy bajo, pero como era en la contra curva yo ni me di cuenta de que no vi, podía pasar conmigo o como podía pasar con el otro entonces yo no vi y me había pasado y le esperaba yo al otro autoferro que venía atrás mío en la estación (Gilberto Zambrano, 1951).

C. DISEÑO DE UNA PROPUESTA DE DIFUSIÓN SOBRE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL.

1. Selección de fotografías

Durante el tiempo que se realizó la recolección de la información también se encontraron fotografías que ayudaran a dar una mejor imagen al diseño del impreso.



Figura VII-4 Tren saliendo de la estación
Nota: Franklin Cepeda Astudillo



Figura VII-5 Antigua estación del ferrocarril. Años 50
Nota: Franklin Cepeda Astudillo



Figura VII-6 Hotel Guayaquil
Nota: Franklin Cepeda Astudillo



Figura VII.7 Hotel Guayaquil Años 50
Nota: Franklin Cepeda Astudillo



Figura VII-8 Tren saliendo de la ciudad
Nota: Luis Maldonado 1946



Figura VII-9 Gorra Motorista
Nota: Violeta López 2018

2. Elaboración del video

Título: Historia del Ferrocarril en la Ciudad de Riobamba

Tiempo de duración: 13 minutos

Elaborado por: Violeta López

Programa Utilizado: Sony Vegas 10.0

Logotipos Institucionales: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Facultad de Recursos Naturales, Escuela de Ingeniería en Ecoturismo, Ferrocarriles del Ecuador.

Lugar de filmación: Domicilio de cada uno de los entrevistados,

Personas importantes que están en el video:

- Carlos Cajas
- César Andrade
- Víctor Romero
- Alberto Santillán
- Ángel Vicuña
- Ángel Guamán
- Jorge Benavides
- José Moreno
- Gonzalo Machado
- Miguel Ortiz
- Mario Ibarra
- Gilberto Zambrano
- José Balseca
- Luis Maldonado
- Franklin Cepeda

Imágenes utilizadas: antigua estación del ferrocarril, hotel Guayaquil.

3. Publicación y difusión

El video sobre la memoria oral del ferrocarril fue cargado a una de las redes electrónicas más visitas por, jóvenes y adultos en general.

URL: <https://www.youtube.com/watch?v=mJLxbA8Ctfw>

VIII. CONCLUSIONES

- La memoria oral relatada a través ferroviarios jubilados, historiador y adulto mayor es bastante extensa y muy coherente entre las personas entrevistadas, porque como ellos vivieron en aquella época, recuerdan como si fuera ayer todo lo que ocurrió, siendo que Riobamba era un punto estratégico entre Guayaquil y Quito por lo que existía un gran movimiento de trenes y requería de bastante personal para su funcionamiento.
- El relato histórico alberga los años 1861 hasta el 2018 donde se puede mencionar sucesos importantes como la llegada del tren a Riobamba, la fundación de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador, el gran movimiento de trenes, la decadencia del ferrocarril, y su rehabilitación, todo esto ocurrió durante la construcción y funcionamiento del ferrocarril, además se conoce experiencias de vida de las personas entrevistadas y el conocimiento que tenían acerca de los diferentes temas de estudio, logrando recuerdos profundos cargados de emociones y sentimientos permitiendo así recordar su pasado.
- La mejor forma de hacer un relato breve e interesante, con el fin de transmitir lo que las personas entrevistadas contaron acerca del ferrocarril, fue a través de un video el cual se lo diseñó en un programa informático Sony Vegas, utilizando los videos de las entrevistas e imágenes recopiladas que tienen relación con los temas de estudio, el tema principal del video es memoria oral del ferrocarril Riobamba con una duración de 13 minutos y que se encuentra circulando en el Internet.

IX. RECOMENDACIONES

- La memoria oral que fue recopilada puede ser transmitida a través de otras herramientas a parte del video, como el diseño de un libro, que tenga una portada llamativa y un título novedoso que haga que la gente sienta un interés por conocer cómo se desarrolló el ferrocarril, proporcionado también un libro a cada persona entrevistada.
- El relato histórico podría ser editado siempre y cuando no se pierdan elementos importantes como las fechas, la secuencia con la que cuenta los señores entrevistados y los nombres de los autores importantes porque sin ellos no hubiera sido posible recolectar la información.
- Realizar talleres en conjunto con todos los ferroviarios jubilados, para recopilar información de memoria colectiva.
- Se debería seguir realizando proyectos de memoria oral en diferentes ámbitos, porque muchas de las veces personas que fallecen se llevan todo lo que podría ser un aporte para la historia local.

X. RESUMEN

La presente investigación propone: la reconstrucción de la historia oral sobre el sistema ferroviario en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo; mediante el registro de la memoria oral con la Hermandad de ferroviarios jubilados del Ecuador, Comité Auxiliar Riobamba, 1 adulto mayor y 1 historiador se elaboró el relato histórico, contando así con 15 personas que fueron entrevistadas en audio y video, de acuerdo a lo que vivieron durante el funcionamiento del ferrocarril, posterior a ello se desgravo la información recogida para poder realizar su respectivo análisis, de lo cual se obtuvieron 25 temas de estudio como: historia de la construcción del ferrocarril, valor histórico del ferrocarril, hermandad de ferroviarios jubilados, estructura organizacional de acuerdo a los cargos que ocupaban, beneficios que recibían como trabajadores del tren, costos para transportarse, ventas que realizaban alrededor de la estación, hoteles más conocidos que prestaban sus servicios a los viajeros, el barrio ferroviario, talleres del tren, estación del tren y las antiguas oficinas, etc. Lo que indica que el ferrocarril fue de gran importancia histórica para el desarrollo del país. Cada uno de los temas se complementó con fragmentos de los relatos que fueron contados por los entrevistados, se identificaron con el nombre, apellido y el de acuerdo al año de nacimiento, se realizaron algunas aclaraciones por medio de corchetes y cursiva. Para su difusión se elaboró un video en el Programa Sony Vegas 10.0, denominado Historia del Ferrocarril en la Ciudad de Riobamba, con una duración de 13 minutos, el cual fue cargado en una de las redes electrónicas más visitas por, jóvenes y adultos en general YouTube en el siguiente link: <https://www.youtube.com/watch?v=mJLxbA8Ctfw>. Otro medio de difusión se lo realizar a través de un libro.

Palabras claves: HISTORIA ORAL - SISTEMA FERROVIARIO - RELATO HISTÓRICO.

Por: Violeta López



XI. SUMMARY

The current research proposes the reconstruction of the oral history on the railway system in Riobamba city, province of Chimborazo through the recording of the oral memory with la Hermandad de ferroviarios jubilados from Ecuador, el Comité Auxiliar Riobamba, one older adult and one historian, the historical report was elaborated, counting with 15 people who were interviewed in audio and video, according to what they lived during the operation of the railway, after which the collected information was analysed from which 25 topics of study were obtained such as: history of railway construction, historical value, brotherhood of retired railway workers, organizational structure according to the positions they occupied, benefits received as train workers, transportation costs, sales made around the station, better-known hotels that provided their services to travelers, the railway district, train workshops, the train station and the old offices, etc. What indicates that the railway was of great historical importance for the Country development. Each of the topics was complemented with fragments of the stories that were told by the interviewees, who identified themselves with the name, surname and concerning the year of birth, some clarifications were made by means of square brackets and italics. For its diffusion, a video was done in Sony Vegas Programme 10.0 called History of railway in Riobamba city, it lasted 13 minutes, which was uploaded into one of the most visited electronic networks by young people and adults in general YouTube in the following link: <https://www.youtube.com/watch?v=mJLxbA8Ctfw>. Another means of diffusion will be done through a book.

Keywords: ORAL HISTORY- RAILWAY SYSTEM- HISTORICAL STORY



XII. BIBLIOGRAFIA

- Alvarado, J. T. (2010). *Red ferroviaria*. Recuperado el 24 de junio del 2018. Obtenido de <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2010/abril/code/19543/registro-oficial-no-179---lunes-26-de-abril-de-2010>
- Barthes, R. (s.f.). *Introducción al análisis estructural*. Recuperado el 12 de mayo del 2018. Obtenido de https://www.ddooss.org/libros/Roland_Barthes.pdf
- Bejines, V. (2014). *Estrategias de comunicación con respecto a la memoria*. Recuperado el 18 de junio del 2018. Obtenido de <https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/30034/TFG%20PDF.pdf?sequence=1>
- Betancourt, D. (2004). *Memoria individual, memoria colectiva y memoria histórica : lo secreto y lo escondido*. Recuperado el 25 de mayo del 2018. Obtenido de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/dcs-upn/20121130052459/memoria.pdf>
- Breva, X. (2008). *Qué es la reconstrucción histórica*. Recuperado el 2 de junio del 2018. Obtenido de <http://reenactment-castellon.uji.es/reconstruccion-historica.html>
- Camejo, I. (2000). *Algunas reflexiones sobre el conceptode información y sus implicaciones*. Recuperado el 14 de julio del 2018 Obtenido de http://www.bvs.sld.cu/revistas/aci/vol8_3_00/aci05300.pdf
- Muriel, M (2000). *Carta de Riga*. Riga.
- Castro, M. (2018). *Qué es la historia*. Recuperado el 12 de junio del 2018. Obtenido de <https://redhistoria.com/definicion-de-historia/>
- Cepeda, F. (2004). *Riobamba imagen, palabra e historia*. Riobamba: Freire.
- Díaz, P. (2010). *La memoria histórica*. Recuperado el 15 de mayo del 2018. Obtenido de <http://www.sociedadelainformacion.com/19/memoriahistorica.pdf>
- Folguera, P. (1993). *Cómo se hace historia oral*. Recuperado el 16 de mayo del 2018. Obtenido de <https://www.casadellibro.com/libro-como-se-hace-historia-oral/9788477541264/469034>
- Garcés, M. (2002). *Guía metodológica para la memoria y la históri local*. Santiago de Chile: Daniela Bello.
- García, P. (2010). *Sobre el concepto de memoria histórica*. Recuperado el 25 de mayo del 2018. Obtenido de <https://dedona.wordpress.com/2010/01/01/sobre-el-concepto-de-memoria-historica-pedro-a-garcia-bilbao/>
- Genette, G. (s.f.). *El discurso del relato*. Recuperado el 15 de mayo del 2018. Obtenido de https://inscastelli-cha.infed.edu.ar/sitio/upload/Discurso_del_relato.pdf
- Gisolf, M. (22 de Octubre de 2010). *Turistas y los viajeros*. Recuperado el 26 de junio del 2018. Obtenido de [tourismtheories.org: http://www.tourismtheories.org/?p=890&lang=es](http://www.tourismtheories.org/?p=890&lang=es)

- Idrovo, G. G. (2007). *El Tren más Difícil del Mundo*. Quito: Crear gráfica.
- Inturmendi, D. (s.f.). *La historia oral como método de investigación histórica*. Barcelona.
- Laian, J. (2015). *Qué es la historia y que estudian los historiadores*. Recuperado el 20 de junio del 2018. Obtenido de <https://historiadospuntocero.com/que-es-la-historia-y-que-estudian-los-historiadores/>
- Malagón, J. (s.f.). *Las personas mayores*. Recuperado el 19 de mayo del 2018. Obtenido de <http://www10.ujaen.es/sites/default/files/users/factra/Congreso/60.pdf>
- Manjón, A. (2011). *La imagen social del oficio de historiador*. Recuperado el 23 de junio del 2018. Obtenido de <http://www.elfuturodelpasado.com/eFdP02/18%20M.pdf>
- Martín, F. (2010). *La memoria en la perspectiva historiográfica*. Recuperado el 23 de mayo del 2018. Obtenido de <http://www.pliegosdeyuste.eu/n1112pliegos/pdfs/5-10.pdf>
- Ministerio Coordinador de Patrimonio (2012). *El ferrocarril ecuatoriano*. Recuperado el 15 de mayo del 2018. Obtenido de http://trenecuador.com/ferrocarrilesdelecuador/wp-content/uploads/2014/09/RENDICION_DE_CUENTAS2012.pdf
- Ministerio de Inclusión Económica y Social. (2013). *Agenda de igualdad para adultos mayores*. Recuperado el 25 de junio del 2018. Obtenido de https://fiapam.org/wp-content/uploads/2013/06/Agendas_ADULTOS1.pdf
- Ministerio de Turismo. (2016). *Turismo*. Recueprado el 17 de Junio del 2018. Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/>
- Miranda, S., Izurieta , D., & Verdugo , C. (2017). *El sistema ferroviario como patrimonio cultural en Chimborzo*. Riobamba.
- Mora, G. (17 de 6 de 2008). *Informativo de sintesis legal y económico*. Recuperado el 14 de julio del 2018. Obtenido de http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/juridico/baselegal/2015/01_decreto_bien_patrimonial.pdf. trenecuador.com.
- Oliva, C. (2016). *Como diseñar la estrategis de difusion de tu proyecto*. Recuperado el 12 de junio del 2018. Obtenido de <http://www.conversacionesdigitales.com/como-diseñar-estrategia-difusion/>
- Organización de las Naciones Unidas. (2012). *Desarrolle una estrategia de difusión*. Recuperado el 15 de julio del 2018. Obtenido de <http://www.endvawnow.org/es/articles/370-desarrolle-una-estrategia-de-difusion.html>
- Rojas , V., & Bravo, C. (1992). *Nuestro Ferrocarril*. Quito: Nacional.
- Rueda, J. (2013). *Memoria histórica razonada*. Recuperado el 13 de junio del 2018. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/histo/v5n10/v5n10a02.pdf>
- Sánchez, L. (2005). *La historia como ciencia*. Recuperado el 8 de abril del 2018. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/1341/134116845005.pdf>

Torres, V. H. (1994). *Manual de Revitalización Cultural* . Quito: Abya Yala

Zamora, E. (2003). *Difusión y promoción*. Recuperado el 25 de junio del 2018. Obtenido de <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan030133.pdf>

XIII. ANEXOS

Anexo 1: Sistematización de la información los señores ferroviarios jubilados, escritor y adulto mayor de la ciudad de Riobamba sobre el sistema ferroviario.

Entrevistado: Carlos Cajas

Fecha de nacimiento: 22 de julio 1932

Fecha de la entrevista: 24 de mayo 2018

Entrevistador: Violeta López

Las primeras locomotoras que llegaron al ferrocarril ya sea en el servicio de Duran a Quito utilizaban como fuerza motriz para su funcionamiento fuerza de vapor, que utilizan la leña para calentar el sistema del caldero que producía y que acumulaba el vapor en ciertas partes mediante llaves especiales se distribuía de acuerdo a la potencia que necesitaba la locomotora este control lo llevaba el maquinista y el control del vapor lo controlaba un trabajador denominado fogonero porque él iba controlando la cantidad de agua, a un comienzo era la leña luego después nose porque motivos técnicos desecharon la leña y pasaron a utilizar el carbón de piedra o coque.

Este material traían de los estados unidos, que en el Ecuador se conoce que existió una mina de este material de Chunchi para adentro, no conozco yo ese lugar, pero ese le desecharon debido a que no tenía la suficiente fuerza de calentamiento, luego después paso cuando ya se encontraron petróleo en varias partes del mundo, este era traído también de los estados unidos para después ser utilizado el petróleo que encontraron aquí en la península de Santa Elena en un lugar denominado Ancón y después el petróleo se extraía de los pozos del Oriente, a partir del año 1960 ya empezaron a funcionar las locomotoras de diésel eléctricas, entonces esas funcionaban base de diésel que alimentaban los motores que producían la electricidad necesaria para dale potencia a la locomotora, en mi época recuerdo que las locomotoras tanto de vapor como las de diésel eléctricas arrastraban de Duran a Bucay arrastraban 17 a 18 vagones, cada vagón incluida la tara que es el peso de la unidad pesaba 65000 libras cada uno pero como el sector era plano hasta Barraganetal especialmente traían esa cantidad de cargos, dejaban una parte del comboid en un lugar al sur de Bucay y avanzaban al terminal del ferrocarril con una parte del comboid dejaban ahí y regresaba la maquina sola a tomar el resto que había dejado en la línea, de aquí de igual manera para ascender a Urbina iban solamente con 4 o máximo 5 vagones de acuerdo al peso, una locomotora dejaba ahí el comboid, y regresaba maquina sola a Riobamba para que otra locomotora que continuaba al Norte de Urbina recoja en este lugar el comboid que dejaban y avanzaba hasta Ambato con 8 o 9 vagones.

El ferrocarril prestaba los servicios de transporte de mercadería, todo tipo de mercadería que se lo hacía en vagones que eran carros o unidades llamados vagones de construcción metálica, de los pasajeros eran transportados mediante los coches que para ese entonces eran cómodos con asientos que para la época eran bastantes cómodos naturalmente que después de acuerdo a las exigencias de los usuarios se han creado coches modernos, de Duran para acá traían todo tipo de mercadería inclusive la cerveza, las colas, arroz, azúcar, panela esto se traía en gran cantidad para acá, también venían frutas que semanalmente había 2 días a la semana que había un tren de servicio de frutas, de Guayaquil venía todo tipo de mercadería para almacenes, ferreterías, todos esos artículos para almacenes, el ferrocarril tenia a la semana lunes, miércoles y viernes transportaba un tren era completo de legumbres de aquí de Riobamba hasta Duran, todo tipo de

legumbres, aquí en la estación del ferrocarril había un canchón grande en donde ahora es el salón del ferrocarril de ahí para arriba en donde preparaban la carga para despachar por el ferrocarril, ese tren iba con 6, 7, 8 vagones ese salía de aquí a las 6 de la tarde y llegaba a Duran a las 4, 5, o 6 de la mañana el costo era sumamente cómodo, por quintal creo que costaba no más de unos 2 sucres, yo era despachador de trenes ordenábamos la movilización de trenes, de acuerdo a la mecánica, al taller mecánico que nos entregaban las locomotoras, entonces nosotros de acuerdo al aviso que nos proporcionaba en la estación, tantos carros se ha cargado de la mercadería o de legumbre entonces ordenábamos que sean acoplados a la locomotora que nos entregaban en el taller y así salía.

La locomotora, el vagón, la plataforma, la góndola, el tanquero, aparte de eso naturalmente los coches para servicio de pasajeros.

La estructura organizacional se componía del presidente de los ferrocarriles que tenía su oficina y residencia en Quito, a un comienzo era el auditor, el jefe de contabilidad, el jefe de personal en Quito, en calidad de jefes departamentales ahí en Quito, en Riobamba funcionaba el super intendente de transportación, el que tenía bajo su mando el control a todo el personal de las estaciones y de los tripulantes de trenes ellos son los trabajadores que se encargan de la movilización del tren, maquinista, fogonero, conductor quien era el jefe del tren, los brequeros y en los trenes de pasajeros en cambio había el conductor como jefe de tren, el maquinista, el fogonero, los brequeros, uno o dos colectores que cobraban o chequeaban que todo pasajero porte su boleto, había los chequeadores de equipaje, ellos en cambio eran los que checaban que un pasajero que no lleve algo que no sea solamente una maleta, que lleve algún producto que sobre pase determinada cantidad de peso entonces cobraban por eso y también habían los porteros, del departamento de transportación había el jefe de vía él era siempre un Ingeniero el que estaba a cargo del control de todo el personal de la línea llámese estos de las cuadrillas de carrilanos o sea los peones que cuidaban del mantenimiento de la línea entre esos había supervisor, un controlador, eran jefes internos o sub alternos de jefe de vía, había en cambio en el departamento de fuerza motriz este jefe tenía su residencia en Duran a cargo de todas las mecánicas a lo largo de la línea desde Duran, Bucay, Riobamba, Ambato y Quito eso estaba cargo del super intendente de fuerza motriz, en Duran funcionaba el guarda almacén donde se tenía todo el material que necesitaba el ferrocarril.

En los talleres también había guarda almacén, pero eran subalternos del almacén general, entonces este funcionario de acuerdo a los pedidos que hacían de las estaciones o de los talleres despachaban el material que necesitaban como: aceites, grasas, herramientas y todo lo que necesitaban en los talleres despachaban del almacén general, aunque después emplearon otro sistema en que ya fueron autorizados aquí también mediante un agente de compras. Había un funcionario que en cambio que era el encargado de inspector de telecomunicaciones nosotros teníamos en cambio a cargo el control de los reparadores era un empleado que había en todas las estaciones, ellos vigilaban diariamente desde las 6 de la mañana tenían que estar en la oficina comunicándose a ver cómo están funcionando las líneas, líneas se llamaban los alambres como de la luz eléctrica por los que circulaba el servicio telegráfico y telefónico entonces esas líneas cuando se arrancaba por alguna circunstancia a lo largo de la línea se podía controlar entre que estación se ha presentado el daño, aquí en Riobamba disponíamos de 2 reparadores entonces esos controlaban el sistema interno de la oficina del despachador que ahí teníamos 8 aparatos telegráficos, y controlábamos cuando había un daño fuerte teníamos que desplazarnos a ese lugar

Yo me jubile siendo jefe despachador de trenes, este jefe de acuerdo al número de vagones que nos avisaban que tienen listo ordenábamos que salgan, también se veía el cruce porque antes las locomotoras como era un movimiento fuerte, y por otra parte los trenes que salían de Riobamba, trenes y motores tenían que cruzar con los otros en alguna parte, entonces uno se llevaba un formulario en donde se controlaba que trenes van a este lado y que trenes van en sentido contrario entonces ahí se veía en donde está el tren y en donde pueden encontrarse y mediante ordenes de tren, tenían la fuerza la validez era una sentencia, que tenía que ser cumplida, sustituida o anulada no podía el tripulante bajo ningún concepto hacer lo que él quiere, así se demore tenía que esperar al otro tren y ahí cruzaban.

Había el despachador, el subjefe, los despachadores que ordenaban éramos 7, de ahí seguían los ayudantes telegrafistas y por ultimo había el telegrafista de una línea que se llamaba directa él se dedicaba únicamente a los mensajes a recibir mediante el sonido del aparato telegráfico y una maquina de escribir que tenía ahí recibía todos los mensajes desde Guayaquil a Quito pero más era el servicio de las oficinas centrales de Quito hasta acá Riobamba, yo trabaje desde julio 1949 y me jubile a partir de Agosto de 1977, voy a cumplir 86 años el 22 de Julio de este año, mi primera estación fue Salcedo fui de telegrafista ayudante.

El costo tanto de los servicios de pasajeros como de mercadería era sumamente barato era prácticamente costoso populares accesible para todo el interesado en movilizarse o movilizar la mercadería que necesitaba trasladar de un lugar a otro sumamente conveniente, de todas las estaciones había una gran variedad de productos que se vendían por ejemplo en Duran se embarcaban en un coche que se llamaba mercado ambulante la gente del mismo pueblo era una jaula con estructura de madera, embarcaban pescado y mariscos, en Huigra vendían los platitos de arroz con carne estofada y huevo frito, con el temor de que los pasajeros se llevaran sus platos les vendían hojitas de col, en Riobamba por ejemplo le esperaba al tren Mixto una cantidad de gente por el pescado fresquito, era un mercado ambulante, yo sé que el edificio donde ahora funciona el museo había sido construido para hotel era uno de los mejores hoteles para los pasajeros que antes se trasportaban de Quito a Guayaquil pero pernoctando aquí en Riobamba porque el tren que salía de Quito a las 7 de la mañana llegaba aquí aproximadamente a las 4 a 5 de la tarde entonces ya no podía era muy tarde como para continuar al Sur entonces pernoctaban aquí en Riobamba y de igual manera el que salía de Duran a las 6 de la mañana llegaba más o menos aquí a las 5 o 6 de la tarde entonces no podía continuar al Norte en la noche ya se hacía muy cansado entonces dormían aquí en Riobamba, entonces era ese hotel en el parque Maldonado y alrededor de la estación casi todas las casitas viejas eran hoteles ahí había el hotel Metropolitano, el Hotel Ecuador y así había una cantidad de hoteles, el hotel Metropolitano era para los pasajeros que tenían dinero, también había una pensión por barato llegaban ahí bastante gente.

Las carreteras fueron construidas a partir de 1963, que construyeron la carretera Bucay – Balbanera.

A la ciudad de Riobamba que fue ubicada después del terremoto en la primera ciudad de Riobamba hoy Cicalpa tomo fuerza, tomo importancia una vez que ya pasaba el ferrocarril por las afueras de Riobamba y los pasajeros para tomar el tren hacia el Norte o hacia el Sur viajaban en coches o diligencias alados por caballos hasta el punto denominado Luisa hoy totalmente abandonado, solamente queda una casa que era campamento de los trabajadores de vía, pero para 1905 atendiendo los reclamos permanentes y con razón de los pobladores, de los residentes

en Riobamba abren la ruta desde la parte está en donde en la actualidad funciona la fábrica de la cemento Chimborazo hacia acá Riobamba y de aquí abren una línea que llegue Luisa y que de Luisa continúe al Norte, la línea anterior se la levanto y no volvió a funcionar, como la afluencia de pasajeros era numerosa.

Era telegrafista y trabajo en algunas estaciones en ese entonces a los oficinistas tanto de estaciones como de las ciudades les proveían de uniformes a los oficinistas unos ternos de un casimir ingles muy bueno, y a los tripulantes y mecánicos les daban una ropa a los que ocupaban cargos un tanto superiores les daban unos ternos de una muy buena tela toda americana blanca con rayas negras o azules desde las gorras les daban y a los sub alternos les daban de una tela color azul esto inclusive a los carrilanos y peones de vías estos son los quienes hacían el mantenimiento de la vía.

El grande movimiento que se dio aquí en Riobamba hasta más o menos 1980, pero ya no en mucho volumen porque ya había carreteras pero en 1970 era de harto movimiento, aquí hicieron cuando recién se construyó el ferrocarril, la construcción de un sinfín de hoteles, como había también gentecita de bajos recursos hicieron las pensiones, por ejemplo pensión Villa Ester, esos lugares se convirtieron para otras funciones y bueno la atención debió haber sido buena porque por parte de los pasajeros no recuerdo que haya habido alguna protesta respecto a la atención de los hoteles.

El taller de mecánica del ferrocarril era más o menos del hotel Metropolitano par atrás después subieron donde hoy se encuentran ubicados los talleres, esos terrenos aún son según se oye del municipio que le dieron a comodato eso había sido para 100 años, los talleres antiguos eran cerca a la estación actual del ferrocarril, los terrenos de los talleres eran hasta donde ahora es la casa donde función Radio Mundial. En cuanto al movimiento por ejemplo a la salida de los trenes mixtos esa planicie antes era de tierra después le pavimentaron ahí se llenaban los vendedores de figuritas de tagua, vendían los caballitos para los niños, lamparas de cachos de los cachos de res les pulían bien les ponían barniz con eso le hacían barquitos, lamparas y todo eso vendían, también Pailitas pequeñas de bronce, una jarritas, algunos artículos de bronce, vendían dulces, en cambio en la tarde la gente esperaba que llegue el tren con toda la mercadería, antes el mercado más importante era la merced pero que encontraba usted un plátano, o cosas de la costa era caro.

El barrio ferroviario se hizo primero alado de la Condamine la calle la Valle de ahí para abajito hasta cerca a Santa Rosa, desde la esquina donde funciona la escuela 21 de abril, pero ahora no hay nada, ahí construyeron casas por parte del seguro, todavía hay postes de rieles es porque el ferrocarril les proveo algunas cosas, después del barrio ferroviario se creó el barrio el Vergel eso también adquirieron ferroviarios también hechos por el seguro eso era otro beneficio de los ferroviarios.

Antes no era plaza era un patio ferroviario porque había bastantes líneas, levantaron esos rieles, pavimentaron y solo hay 3 líneas.

En la calle espejo y 10 de agosto ahí hay un edificio que está abandonado un edificio grande ahí funcionaban las oficinas centrales del ferrocarril ahora funcionan en la estación y en los nuevos talleres, como le dije inicialmente las oficinas del ferrocarril funcionaban en Huigra y de ahí vinieron acá, una vez que un señor que se llamaba Nicolás Vélez, les había dado este edificio al

ferrocarril era muy bonito, era bien concurrido, con bastantes trabajadores, y tiene una cancha atrás, ahí funciona hasta el 2000, ya de que la empresa prácticamente se paralizó ahí liquidaron a los trabajadores o le ubicaron en otra parte y dejó de funcionar y pasaron a la estación donde funciona ahora, ahí funcionaba la super intendencia de transportación, la oficina del despachador de trenes, yo trabajé ahí de telegrafista hasta ayudante despachador, funcionaba la oficina de telecomunicaciones, y otras oficinas, cada que había vacantes se podía ascender, no había muchas oportunidades de ascenso debido a que a la gente no se le obligaba a que se jubile.

La locomotora que se encuentra por el parque Guayaquil era del ferrocarril Sibambe – Cuenca entonces como todo eso se liquidó, se cerró el servicio entonces en algún momento pidieron el municipio que le donara.

Casi el 99 % de la población se dedicaba a la agricultura, muy pocos son los que trabajan en el ferrocarril, en la Cemento Chimborazo, en la Cerámica, trabajo de choferes, negocios propios.

Rara vez la gente salía a comer en un restaurante, muy rara vez, no había muchos restaurantes, cuando vino la decadencia del ferrocarril se vino abajo, con el advenimiento del turismo nuevamente se han levantado los restaurantes.

Entrevistado: César Andrade

Fecha de nacimiento: 16 de noviembre 1940

Fecha entrevista: 12 de junio 2018

Entrevistador: Violeta López

En primer lugar quisiéramos agradecer la presencia de una estudiante de una de las importantes facultades que tiene la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo que es Ecoturismo y que está vinculado con lo que ha significado la vida del ferrocarril ecuatoriano, un agradecimiento también al señor Rector de la Escuela Politécnica y un reconocimiento al incesante trabajo investigativo que se cumple al interior de tan prestigiosa institución de educación superior, quisiéramos hablar un poco sobre lo que fue la historia del ferrocarril para decirle que arranca por el año de 1861 cuando la convención nacional dictó un decreto en el que advertía que las vías de comunicación fáciles y prontas acortan las distancias y ponen el contacto a los pueblos entre sí facilitan sus relaciones de todo género que mientras no se mejoren los caminos o los caminos que conducen a la Costa las principales ciudades del interior, los progresos de las ciencias y las artes de la industria y el comercio serán lentos e imperfectos, la historia de los ferrocarriles es tan hermosa y a través de tantos años ha despertado la iniciativa de los pueblos ha desarrollado proyectos de carácter económico, de carácter cultural, de carácter popular.

Los ferrocarriles tienen una larga historia que no puede ser olvidado por ningún ecuatoriano, los ecuatorianos debemos hacer conciencia de lo que significó el inicio del ferrocarril cuando en 1906 los diputados de la convención hablaban del Ferrocarril del Sur cuando llegó la primera locomotora a la ciudad de Ambato, en aquel año se vertieron opiniones como por ejemplo cuando se dijo el ferrocarril no redimirá al Ecuador si la convención no redime al ferrocarril, el ferrocarril trasandino después de la batalla de Pichincha representa una de las glorias más codiciables de nuestro ejército, ojala que el pasado responda al porvenir como las cadenas rotas el patíbulo destruido y el pensamiento libre auguran a la patria su prosperidad y su grandeza, así el ferrocarril del Sur augura a las artes a la industria y al comercio de la patria, su perfeccionamiento y su riqueza con eso estamos significando la importancia que tuvo el

ferrocarril desde sus inicios y que desafortunadamente con el paso de los años ha ido desmejorando este importante medio de transporte.

Quienes fueron los iniciadores del ferrocarril, recordemos al presidente Gabriel García Moreno que fue el iniciador a Eloy Alfaro que fue el propulsor de la obra y a Archer Harman que fue la voluntad ejecutora del ferrocarril.

El 25 de Junio de 1908 un día festivo para el país que festejo la finalización de la obra del General Eloy Alfaro duro 11 años se inició en 1897 y concluyo en 1908, América Alfaro la guapa hija de General Eloy Alfaro Delgado coloco el 25 de Junio de 1908 el clavo de oro en el último riel de la estación de Chimbacalle como símbolo de la conclusión del ferrocarril Quito - Guayaquil la monumental obra del viejo luchador como así se llamaba a Eloy Alfaro y él dijo en una forma espontánea que el ferrocarril era la mayor de sus realizaciones y había concluido así sus ideal del país y que han sido y son los míos aseguraba Eloy Alfaro, con esto estamos dando a conocer la importancia de los ferrocarriles.

Hay nexos que pueden dar idea de cómo se izó el ferrocarril Guayaquil - Quito recordemos que se contrató por 12 282 000 sucres en bonos que debían ser pagados gradualmente por el gobierno del Ecuador, además había otra emisión de 5 250 000 sucres que debían ser autorizados como productos del mismo ferrocarril, se ve entonces que el ferrocarril a través de la historia a sido tan importante, tan valioso, cuando comenzó la construcción avanzo por las estaciones de Duran y el ferrocarril entregaba sus servicios a lo largo de la línea férrea hablemos de las estaciones de Duran, Yaguachi, Milagro, Naranjito, Bucay, Huigra, Sibambe, Alausí, Tixán, Palmira, Guamote, Columbe, Riobamba, Mocha, Ceballos, Latacunga, Machachi y después la ciudad d Quito la capital de los Shiris donde concluyo esta importante del ferrocarril.

La estructura organizacional de acuerdo con los cargos que se ocupaba, antes la estructura administrativa se lo hacía a base de una gerencia General que estaba en la ciudad de Quito y los departamentos de transportación y telecomunicación, de vía y de mecánica, cada cual tenía su respectiva responsabilidad en el cumplimiento de sus obligaciones, esta estructura se mantuvo por muchos años.

Cuáles eran las principales actividades que se realizaban de acuerdo con las características del ferrocarril la base fundamental de la vida del ferrocarril era el transporte de carga y pasajeros mediante la utilización de las locomotoras, en principio fueron las locomotoras a vapor, luego después fueron las locomotoras eléctricas, había los vagones de carga, los coches de pasajeros, las góndolas, autocarriles, auto ferros que iba por todo el tramo de la vía de más de 457 km.

En cada estación había lo que se denominaba un jefe de estación, un telegrafista, un bodeguero, un guardián y a bordo de los trenes lo que llamábamos las tripulaciones, un tren que es la unión de la maquina con los vagones era controlado su movimiento mediante la oficina del despachador de trenes que estaba en la ciudad de Riobamba y para establecer el movimiento seguro se daban ordenes de lo que se llamaban de cruce para la movilización tanto de los trenes que venían de Duran al Norte como de los trenes que iban desde Quito al Sur, era un movimiento intenso se trabajaba las 24 horas al día y el control era minucioso y tanto los tripulantes que iban a bordo eran debidamente capacitados y recibían su titulación como una garantía para un ejercicio normal en sus diferentes funciones, hace años funcionaban los centros de capacitación del ferrocarril, habían los instructores que se llamaban de mecánica, de reglamento, había un instructor también de cultura general, después se formaban los tribunales y

tomaban los exámenes cuando habían aprobado en el curso de capacitación y se establecía lo que se denominaba un escalafón es decir lo que actualmente se podría entender una ubicación de las personas de acuerdo con el puntaje que habían recibido en cada una de las materias, es decir era un trabajo debidamente coordinado, en cuanto a transporte el control estaba a base de la super intendencia general de transportación y telecomunicaciones.

Cuáles eran Los beneficios que se recibían como trabajadores del tren, simplemente una remuneración de acuerdo con sus categorías se pagaba por un tiempo quincenalmente después se pasó de carácter mensual, se pagaban todos los reconocimientos que estaban determinados en el código de trabajo y en el reglamento general de la empresa.

Como era la vestimenta: se utilizaba uniformes como por ejemplo los tripulantes es decir los maquinistas, los conductores, los brequero, los fogoneros, los colectores, los inspectores, los chequeadores, llevaban un uniforme azul como de Jean, una gorra que tenía una placa que identificaba cada una de las características del trabajador es decir era una muy buena presentación y por eso el pueblo siempre admiraba y respetaba a todos los trabajadores ferroviarios, en las estaciones igualmente se vestía un terno azul con camisa, con corbata negra , zapatos negros entonces se atendía regularmente el movimiento de los trenes y también el telegrafista recibía las órdenes para los movimientos y para los cruces dentro del movimiento ferroviario.

Las locomotoras funcionaban de acuerdo con las necesidades y en cada uno de los talleres se daba el mantenimiento, había un taller en Duran, Bucay, Riobamba y en Quito en un sector que se denominaba chiriacu.

Cuáles eran los servicios que prestaba el tren, el tren prestaba servicios de carga y pasajeros, había los coches de primera clase y segunda clase y había los vagones para llevar la carga, por ejemplo en cuanto al transporte del cemento que producía la fábrica de Cemento Chimborazo se llevaban vagones completos de cemento desde la estación de San Juan muy cerca de la ciudad de Riobamba hasta la estación de Chimbacalle abaratando los costos en cuanto tiene relación con las tarifas porque resulta que hay diferencia entre el transporte por carretera y el transporte por tren, la seguridad en el transporte ferroviario estaba en un porcentaje muy elevado, mientras se podrían suponer unos 20 accidente por carretera apenas 1 podría ser un accidente en materia ferroviaria, entonces los pasajeros y la carga estaban debidamente seguros en su debido transporte, esos eran los servicios que prestaba el tren especialmente de la carga y de los pasajeros era muy hermoso ver como en las diferentes estaciones se subían los pasajeros a los coches y viajaban por ejemplo de Duran hasta Bucay de Bucay a Riobamba y de Riobamba a Quito, algo que era simpático desde la estación de Guayaquil del muelle número 5 se despachaba los pasajeros que iban por el río Guayas en las lanchas iban hasta Duran y después los pasajeros abordaban el tren para continuar su viaje lo hacían hasta las diferentes estaciones pero sobre todo avanzaban hasta Bucay y muchos pasajeros llegaban hasta la ciudad de Riobamba de ahí abordaba la gente y realizaba sus negocios, sus viajes inclusive de turismo.

Qué tipo de mercaderías llevaba, se llevaba los productos de los centros de producción a los mercados de consumo entonces iban a las diferentes ferias por ejemplo la gente que venía de Huigra avanzaban hasta la feria de Alausí la gente que venía de otros lugares de la Provincia de Chimborazo venían también a la feria de Riobamba o lo hacían a la feria de Ambato y también iban hasta Quito.

Los costos del transporte eran mínimos porque se establecía un transporte que iba a beneficiar al pueblo entonces era totalmente diferente al transporte que se estipulaba por las carreteras que se yo había una significativa rebaja, si x cantidad costaba el transporte por carretera y por ferrocarril costaba la cuarta parte por decir lo menos, entonces era un servicio dirigido directamente al pueblo que llevo a tener mucho cariño, mucha simpatía y mucha consideración para el ferrocarril, este tipo de ventas se realizaban a lo largo de las estaciones y también en las diferentes estaciones habían personas que vendían por ejemplo en la estación de Milagro se vendía las piñas, los oritos, las mandarinas, las naranjas en Bucay una cosa parecida y un caso típico por ejemplo cuando se llevaban los pasajeros a Huigra era una estación ferroviaria por excelencia en donde mientras esperaba el tren de pasajeros el tiempo necesario las personas tenían sus kioskos y vendían comida.

Como una anécdota dice que cuando vendía el arroz con huevo, vendían a los pasajeros pero el tren arrancaba y muchas veces se perdían los platos y la cuchara y se iba con el pasajero y después adoptaron como una costumbre importante el arroz vendían en una hoja de col, le vendían el arroz con el huevo frito entonces ya no había ningún problema porque definitivamente la hoja de col era para la basura y nada más, estas cosas con una forma multicolor donde había la sonrisa, el amor al tren la simpatía por los trabajadores ferroviarios, el respeto que se daba a los que mandaban a bordo del tren los conductores eran personas muy cultas con mucha capacidad y eran muy respetuosos de todas aquellas cosas que era parte del respeto a la opinión que tenían las personas, la venta de los periódicos por ejemplo el periódico el Universo que se edita en la ciudad de Guayaquil se vendía a la altura de las estaciones de Milagro de Bucay de Huigra de Alausí entonces la gente tenía una especie de interés por leer estos medios de comunicación.

Los pueblos también comenzaron a decrecer, los pueblos comenzaron a quedar sin las personas sin sus habitantes y muchos pueblos se convirtieron en pueblos fantasmas porque cuando ya no hubo el ferrocarril prácticamente los pueblos quedaron abandonados.

Claro que había hoteles por ejemplo en la estación de Milagro en la estación de Durán, había hoteles que daban espacio para que puedan llegar los pasajeros lo mismo había en Bucay, Huigra, Alausí y en otras estaciones.

Raiwal Company era manejada por los americanos, pero era una empresa absolutamente comercial, cuando viene la nacionalización de los ferrocarriles vienen la politización del sistema, entonces ya vienen a ser gerentes o presidentes los amigos del gobierno de turno entonces no había ninguna tecnificación, no había ningún propósito de implementar planes de trabajo que mejoren la estructura de los ferrocarriles. Por ejemplo, en la estación de Riobamba hubo un echo un poco especial por el año 1902 los ferrocarriles no iban entrar a la estación de Riobamba pero se levantó la gente las mujeres, los hombres en la ciudad de Riobamba y obligaron a los administradores en ese tiempo que el ferrocarril ingrese a Riobamba y la estación del ferrocarril era un ícono en la ciudad de Riobamba, todos hablaban de la estación del ferrocarril los trenes de pasajeros que venían desde Bucay llegaban la estación de Riobamba a las 3 de la tarde, las 4 de la tarde y era de ver cómo la gente se aglomeraba en la estación para recibir en algunos casos sus amigos, sus parientes que llegaban de su viaje del tren o para admirar las características de las locomotoras y de los coches es decir fueron tiempos de mucha alegría y de mucha felicidad pero con el tiempo fue cambiando todo, hay un edificio muy importante en donde funcionaba la super intendencia de los ferrocarriles en la calle espejo entre

la 10 de Agosto y Primera Constituyente alado del edificio de correos, cuando de abandono ese edificio quedo sin ser ocupado por oficinas de ninguna naturaleza, antes funcionaba ahí la superintendencia de los ferrocarriles, el departamento de vía, la cooperativa ferroviaria, la oficina del despachador de trenes, era un edificio muy bonito, atrás estaban las instalaciones del club ferroviario, pero todo ha ido cambiando, tuvo el honor de trabajar como secretario general del departamento de transportación y telecomunicaciones, muchas veces encargado de la Superintendencia general de los ferrocarriles, también tiene el honor de ser coordinador administrativo en la empresa de ferrocarriles y un buen tiempo trabajo en la ciudad de Quito que era una función administrativa muy importante.

Cómo funcionaban los talleres y las oficinas, los talleres eran para el mantenimiento del equipo tractivo que se le llamaba es decir para la reparación de las máquinas, de los carros, de los coches, de los autocarriles, de los auto ferros, había un jefe mecánico, habían mecánicos que hacían guardias, es decir el taller funcionaba las 24 horas del día todo los 365 días del año, en el taller de Riobamba funcionaba una oficina del telegrafista para recibir y dar órdenes que venían directamente desde la oficina del despachador de trenes.

Las oficinas del tren dentro de la ciudad de Riobamba estaban ahí, la estación del ferrocarril que tenía sus bodegas tenía la oficina del jefe de estación, una oficina del telegrafista inclusive había un dispensario médico que era para atender casos especiales de los trabajadores o de manera general el medico atendía a los trabajadores y a sus familiares, eso ha desaparecido. Ahora lo que funcionaba en el edificio muy hermoso de corte arquitectónico extraordinariamente bello ya no están ahí, todos los empleados se han concentrado en la en la estación del ferrocarril, desafortunadamente hay una cantidad ahora de exceso de empleados y trabadores, pero que si hay que reconocer más allá de cuestiones de orden político que nos interesa, por ejemplo que el gobierno anterior otorgo muy buenos recursos para la rehabilitación de la línea férrea pero falta por ejemplo la adquisición de locomotoras de coches, para que haya un fluido servicio del transporte, en todo caso el ferrocarril en las condiciones que está actualmente está en una situación deficitaria pero aspiramos a que los gobiernos de la anterior, de la actual y de los futuros gobiernos piensen en que para recordar a Eloy Alfaro, García Moreno como los gestores de esta extraordinaria obra, el taller de la Avenida Unidad Nacional prácticamente está cerrado ya no hay ninguna actividad. Ahora ya no salen muchos trenes apenas y sale uno una maquina no sale más, la parte más importante que ahora hay es el servicio de turismo entre la estación de Alausí y Sibambe para ir por lo que se denomina la Nariz del Diablo entonces hacen viajes que no son muy frecuentes son esporádicos.

El barrio ferroviario creció simplemente porque en ese sector vivían muchos ferroviarios, había ferroviarios que trabajaban como telegrafistas, otros eran conducteros, fogoneros, maquinistas, inspectores, colectores, sobrestantes, supervisores, oficinistas entonces aún se conservan muchas casas que son de propiedad de ferroviarios jubilados, pero así crecieron muchas ciudades crecieron muchos barrios del lado del amor que uno siempre tiene para los ferrocarriles.

Los ferrocarriles no pueden autogestionarse, el ferrocarril siempre tiene que recibir recursos estatales, todos los ferrocarriles en el mundo reciben la ayuda estatal, bajo que consideración que es un servicio dirigido a los sectores populares, dirigido a las clases media y baja porque ellos son quienes más se acercan al servicio del tren, los comerciantes de productos, los vendedores de legumbre, vendedores de artesanías.

El ferrocarril ha tenido siempre a través del tiempo esa característica, tuve el honor de ser funcionario de los ferrocarriles, profesor de los ferrocarriles en materia de cultura general, también formaba parte del equipo de instructores en la empresa de ferrocarriles y también formaba los tribunales para tomar exámenes a los que iban ascender de grado por ejemplo iba a una persona que quería trabajar en los ferrocarriles ingresaba como brequero pero tenía que dar su examen para ser brequero y si quería ser el brequero conductor tenía que dar examen para ser conductor por la responsabilidad que entrañaba desempeñar estas funciones cosa igual pasaba con el fogonero, él era un ayudante en las maquinas a vapor para ser maquinista tenía que dar un examen y tenía que ir primero a un centro de capacitación y después rendir un examen ante un tribunal y solamente las calificaciones del tribunal eran válidas para que las superintendencia general de transportación vaya dando las ubicaciones por ejemplo al termino de los exámenes el tribunal ubicaba a las personas primero, segundo, tercero, hasta completar el número de participantes, entonces cuando se producía una vacante o por jubilación, o por renuncia o por cualquier otra circunstancia el escalafón que era la norma que se aplicaba para los ascensos le iba dando la oportunidad, por ejemplo una persona que estaba en un quinto lugar y la persona que estaba en cuarto lugar dejaba de trabajar entonces el ascendía, iban subiendo pero no por favores sino por méritos era lo único que Valia en el ferrocarril, tuve oportunidad de ser director de la escuela ferroviaria en la estación de Bucay.

En la vida de trabajo uno ha tenido tantas experiencias, yo comencé siendo boletero en el muelle número 5 en la estación de Guayaquil, yo me levantaba a las 3 de la mañana y me iba para despachar las lanchas que pasaban a la estación de Durán para que los pasajeros vengan a la ciudad de Riobamba entonces ese trabajo terminaba a las 7 o 7:30 de la mañana y ahí cogía el camino y me iba a estudiar en la Universidad, entonces fue una vida de sacrificios de entrega, de prudencia porque uno lo único que piensa es trabajar en una empresa pero también superarse, entonces yo trabajaba de lunes a domingo, después tuve oportunidad de estar fuera del país becado y en los estudios, después fui profesor en la estación de Bucay de ahí Salí como Secretario General del sindicato ferroviario ecuatoriano, después cuando cumplí los 27 años de servicios me jubile y después he trabajado en otras empresas, en otras instituciones yo tuve el honor de ser Administrador del Hospital de Solca de aquí de la ciudad de Riobamba, yo fui director de Cultura en el municipio de Riobamba y llegue a ser asesor en el Congreso Nacional con el Diputado muy recordado y muy querido el Ingeniero Abran Romero Cabrera y termine la función el trabajo público cuando desempeñe la presidencia de la federación provincial de Chimborazo y hoy ya vivo una vida de paz y tranquilidad en medio de una esposa y de unos hijos con los que me siento muy orgullosos y muy feliz yo creo que esta sería una reseña para contestar a las inquietudes de ustedes y para pedir que el pensamiento de ustedes el corazón de ustedes de jóvenes estudiantes de jóvenes profesionales siempre hagan pensar que no debemos olvidarnos de los ferrocarriles y que nuestro aporte tiene que ser positivo y demandar del gobierno que se mantenga este medio de transporte porque es la respuesta de una obra tan genial de García Moreno y que culmino Eloy Alfaro Delgado y se sabe perfectamente cual fue el precio de la vida de Eloy Alfaro cuando el odio político izo que terminar la vida en una forma tan cobarde de Eloy Alfaro pero que su sentimiento y su corazón queda grabado en el corazón de todos los ecuatorianos.

Entrevistado: Víctor Romero

Fecha de Nacimiento: 16 de diciembre 1934

Fecha de la entrevista: 15 de junio 2018

Entrevistador: Violeta López

Las locomotoras que funcionaron la mayor parte del tiempo eran a vapor, las de diésel vinieron después en el 70 por ahí y la ocupación nuestra era de proporcionar mantenimiento de las locomotoras o sea que los maquinistas o sea los que manejaban las locomotoras, los trenes ellos salían a la madrugada de Bucay con la carga en los vagones y pasaban la mayor parte del día subiendo la montaña hasta Palmira, unos regresaban hacer otro viaje, los trenes de pasajeros iban directo, entonces las locomotoras ya cumplían su trabajo diario y regresaban al taller ahí los maquinistas reportaban los daños que veían en las locomotoras, dejaban reportado y nosotros nos encargábamos de hacer el trabajo de mantenimiento de la noche, una vez cumplido ese trabajo de la reparación nuevamente poníamos listas las maquinas al servicio para que al segundo día sigan transportando la carga, además el mantenimiento nosotros también teníamos una guardia que se encargaba de la reparación íntegra de las maquinas, entonces la máquina que ya necesita reparación le embancábamos en el taller le desarmábamos íntegramente y hacíamos la reparación, pero el personal de mantenimiento trabajaba las 24 horas en 3 turnos rotativos a 8 horas cada turno para atender el mantenimiento de las locomotoras, el almacén de repuestos se encontraba en Duran ahí había la fundición ellos se encargaban de fundir zapatas que servían para los frenos de las locomotoras, cuñas que iban entre las cajas donde se alojaban las ruedas, eso también fundían, también los brazos de acoplamiento entre las ruedas, llevaban unos bocines de bronce, esos bocines tenían mucho juego, producían mucho golpe entonces había que cambiarles entonces todo eso fundían en Duran y de ahí nos abastecían a todos los talleres, Bucay, Riobamba, Chimbacalle, Quito.

El tren llevaba toda clase de mercadería, en cuanto a los costos dependía de los comerciantes.

Yo entre como limpiador de máquinas, o sea que tenía que mantener limpia a las locomotoras especialmente este sector de la Sierra de Naranja Pata hasta aquí Riobamba esas máquinas producían mucho polvo en el recorrido entonces regresaban bastante sucias, trabajé algunos meses y luego ya me pasaron como ayudante mecánico, luego ascendí a maestro operario, de ahí subí a jefe de guardia, para estar a cargo de un determinado personal en una guardia y también una temporada trabajé como reparador de las locomotoras reparé unas 3 locomotoras hasta cuando yo salí, las locomotoras tienen vida unos 20 años con sus respectivas reparaciones, trabajaban mucho tiempo, por los años 75 me mandaron a un curso a México porque en ese año llegaron las locomotoras a diésel con una beca para especializarme.

Como trabajadores del tren el beneficio que recibíamos el sueldo, claro que teníamos un poco de preferencia pero no mucho, la mayor ventaja que nosotros teníamos fue un convenio de jubilación que tuvimos con la empresa de ferrocarriles porque en el seguro había una ley de una jubilación mínima o reducida que era de 25 años ahí nos podíamos jubilar en el seguro entonces ahí negociamos con el ferrocarril para que nos permitan ellos jubilarnos con ese mismo tiempo 25 años de servicio y 45 años de edad entonces nosotros salíamos con la doble jubilación del seguro y de la empresa ese fue el mayor beneficio que teníamos de ahí contratos colectivos para buscar mejoras salariales.

Nosotros en el taller usábamos overoles o pantalones normales, pero cuando la empresa daba uniformes nos daba overoles y una chompa azul.

La hermandad de jubilados empezó desde el año de 1952.

Los talleres habían sabido funcionar en la parte derecha de la estación.

La idea nuestra siempre fue de servicio a la comunidad, el ferrocarril se creó justamente para dar la facilidad a la gente en su movilidad y también el transporte de sus productos por eso es que existía los trenes de carga, los trenes de pasajeros con precios módicos de acuerdo al costo de vida de la gente más necesitada por eso habían los trenes unos coches de primera y segunda, los de primera costaba un poco más el pasaje y los de segunda costaba menos y podían llevar sus paquetes diga usted los pequeños comerciantes sus canastos, sus cajones con sus productos pero eran a precios módicos entonces era la finalidad del ferrocarril y nosotros siempre luchábamos para que el ferrocarril no desaparezca porque era un medio de transporte especialmente para la gente de menos recursos lo que actualmente no está sucediendo y que ni hay transporte ahora porque yo que sepa solo los turistas extranjeros están utilizando en poca escala y ese ha sido nuestro anhelo hasta ahora en el caso mío tengo 38 años de jubilado, nosotros anhelamos que el ferrocarril siga rodando pero con acceso a toda la gente especialmente de menos recursos.

No me he de olvidar nunca cuando a mí me mandaron a reparar las máquinas y yo todavía era ayudante mecánico pero claro desde que yo entre me preocupe de aprender lo que más podía para desempeñarme y bueno a mí el jefe mecánico me dijo que yo me haga cargo de la reparación de una maquina entonces yo no estaba conforme no porque no podía sino porque tenía la obligación los operario, pero nadie se quiso hacer cargo y ya en última instancia tuve que hacerme cargo y cuando yo ya entre a la reparación un compañero que al calor me daba unos puritos dice Víctor voy a poner una vela a la Virgen para que su trabajo no salga bien y yo riéndome le digo le voy a poner otra para que sus deseos se cumplan.

Entrevistado: Alberto Santillán

Fecha de nacimiento: 12 de febrero de 1930

Fecha entrevista: 19 de junio 2018

Entrevistador: Violeta López

De la empresa de ferrocarriles mi cargo era desde oficinista auxiliar hasta secretario de departamento me obligaron jubilar en el año 1980, realizaba actividades de oficina, ayudando y colaborando en la sección de pagos de contabilidad casi siempre de ayuda a los trabajadores que eran más o menos unos 2000 y picos de trabajadores porque aquí se concentraba la contabilidad y las cuentas de los trabajadores del sector Guayaquil – Quito, Sibambe -Cuenca y Quito – San Lorenzo, entonces era un grupo grande trabajadores y nosotros atendíamos este era nuestro desempeño de cargo de oficinista, como ayudante de contabilidad de eso fui ascendiendo desde grado de cuarto auxiliar hasta llegar a ser secretario esa fue la máxima ocupación que me toco.

Las actividades de oficina de ese tiempo, en la oficina no había computadoras solo cuando más avanzábamos con maquina calculadora de mano las maquinas que realizaban las 4 operaciones manualmente entonces teníamos que ayudarnos el rol que escribíamos o el documento que escribíamos teníamos que ayudarnos con la calculadora pequeña manual, no había nada de

computación todavía no se inventaba sino que ya después que ya salimos y nos jubilamos ahí se puede decir que recién empezó a implantarse la computación en las oficinas ahora ya todo es computarizado y las máquinas quedaron para la historia.

Nosotros controlábamos las actividades económica de atención a los trabajadores, sobrestantes, supervisores y controladores de cuadrillas era una cantidad bastante grande de cuadrillas y por eso era que teníamos varios empleados, el departamento llegó tener casi una docena de empleados que atendíamos manualmente y de acuerdo a nuestras posibilidades en esos tiempos atendíamos a las personas pero era bastante largo ese proceso nos ocupábamos casi todo el mes porque eran casi 3000 trabajadores y teníamos que atender, nosotros hacíamos los documentos para los pagos entonces después esos documentos iban a Quito ahí se reunía el dinero y bajaba a través de la línea férrea bajaba a pagarnos cada mes, al principio eran meses atrasados de pago pero después ya se normalizó ya era el pago más continuo y fecha oportuna más o menos poco dinero para cada persona pero al fin llegaba así era la actividad un poco anticuada ya que no era muy rápido porque era actividad humana, antes realizábamos atención a cada uno de los trabajadores.

Los trabajadores tenían que mantener la línea férrea en buen estado, casi siempre había fallas en los durmientes y rieles del ferrocarril, ellos tenían que mantenerse en el mejor estado posible pese a las circunstancias que eran bastantes grandes, era un departamento de servicio importante en la vida del tren, ellos tenían su uniforme azul de grill con gorra una casaca y pantalón, zapatos no les daban porque había variedades de climas y de ambiente y no había la posibilidad de que se contratara una sola, después creo que alguna vez llegaron a contratar alguna empresa del estado que fabricaban zapatos nacional, bueno no eran zapatos eran unas medias botas a media pierna entonces en cuero servían para los trabajadores en sus actividades y sostenerle al trabajador.

En nuestro tiempo no había como obligación patronal la entrega de ropa de trabajo, después ya mejoraron las cosas, se redujo el personal en fin se hicieron una serie de mejoras entonces se aligeró y se mejoró el trato para los trabajadores.

El tren tenía en ese tiempo tenía un importante servicio, servicio de transporte de pasajeros y transporte de carga, de mediano peso, pero eso ocupaba el departamento de transporte ellos se ocupaban de llevar y traer los bultos.

Nuestra actividad era solo de mantenimiento de la línea porque la línea era muy difícil, se utilizaba para el mantenimiento de la vía herramientas precarias, herramientas manuales como: palas, picos, una lampa puntona que servía para la extracción de tierra y rellenos todo lo que es dar la forma de la línea, tener en buen estado que no sufra deterioro y no quede en banda la línea férrea, todo era manual, como rareza funcionaba una máquina pero bastante anticuada que era la pala mecánica que la llevaban en rieles como un aparato adicional a los trenes entonces a través de la línea la pala mecánica limpiaba los taludes, el talud se llama la apertura de la parte alta de la línea férrea que siempre sabía estar derramando o botando material eso tenía que limpiar una pala mecánica, bastante anticuada era porque recién se había inventado de ahí todo el trabajo anterior se le hacía a mano por eso se necesitaba de bastante personal de bastantes cuadrillas, se necesitaba para que ayuden, para que mejoren la actividad de mantenimiento de la línea.

Las cuadrillas servían para el mantenimiento de la línea de los rieles de todo lo que es actividad externa del ferrocarril que en casas que servían como alojamiento, que servían como

campamento, cada 10 Km había una cuadrilla de mantenimiento, pero que solo servía para guardar las herramientas porque casi siempre su trabajo era en la línea a lo largo de la vía preparaban su comida en sus ollitas cada trabajador tenía su olla propia, así se repartía comidas, que se encargaba a una o dos personas de los mismos trabajadores para que preparen.

El ferrocarril fue la mejor intención que tuvieron los ex presidentes García Moreno y Eloy Alfaro, ellos lucharon, endeudaron al país con el fin de tener un servicio, en esos tiempos fue un servicio cómodo para la república que pueden llevar y transportar diferentes clases de materiales y las diferentes mercaderías que sacaban la Sierra con la Costa y el Oriente en la ruta Riobamba – Duran, a Guayaquil no llegaba solo a través de lanchas, de Riobamba – Quito y de Quito – Ibarra ya de Ibarra a San Lorenzo estaba en construcción por los años 1950 al 1960, después se suprimió porque el ministerio obras públicas creía necesario mejor establecer un camino vial como ya habían bastantes automotores y servicios de los carros a motor entonces ahí ya se establecía y llegando los gobernantes de ese tiempo, creyeron que no era necesario el ferrocarril, como y era la era motorizada creían los señores que debía tenerse únicamente carreteras, entonces al ferrocarril le aislaron y le tenían en el afán de suprimir todas las secciones que tenían porque eran bastantes grandes las secciones, una sección dedicada al estudio y programación de vías férreas, otra sección dedicada al transporte de locomoción que era muy escasa y muy pequeño, otra sección dedicada al mantenimiento de casas y edificios en todo lo largo del ferrocarril y así era bastante grande porque todo se hacía manualmente.

Después es que ya vinieron las mejoras, ya se redujo y se modernizo y ahora casi esta reducido al aspecto turístico, ya en transporte de carga pesada ya no se utiliza el ferrocarril, como en nuestros tiempos el servicio de ferrocarril era indispensable para transportar la carga pesada ahora ya se reduce más a la carretera por eso hay vías buenas, lo que si tiene el ferrocarril es el aspecto turístico porque el ferrocarril traviesa por unas zonas turísticas de 4 climas: clima frio de los páramos. Clima húmedo, clima seco en fin es bastante interesante por el aspecto turístico entonces por eso es por lo que el ferrocarril actual tiene esa intención en cambio antes en nuestro tiempo no había el aspecto turístico sino como una distracción nomás no es como ahora y es un aspecto básico y fundamental el aspecto turístico.

Entrevistado: Gonzalo Machado

Fecha de Nacimiento: 26 de febrero 1944

Fecha de la Entrevista: 20 de junio 2018

Entrevistador: Violeta López

Para el funcionamiento del tren se componía de algunas secciones, había: carpinteros, herreros, albañiles esto era el departamento vía, eso era en todo el recorrido del ferrocarril, entonces yo avance a ingresar en el ferrocarril aquí en la estación de la cemento Chimborazo en el departamento vía que ese tiempo había estado de recorrido una cuadrilla de remachadores, nos encargábamos de solamente el mantenimiento de puentes que tiene un poco de relación con la mecánica, suelda, pintura, entonces yo inicié en la cuadrilla de remachadores, departamento vía, luego los años de experiencia, el trabajo uno siempre busca algo mejor y por otra parte el departamento vía que se extiende de toda la vía siempre hemos pensado estar cerca a la casa entonces por el trabajo que se nos presentaba íbamos de puente en puente de aquí de Riobamba recorriamos hasta Duran, en la Costa hay más puentes, unos puentes grandes de arco, entonces yo llegue trabajar todo el sector Costa – Sierra, Ibarra – San Lorenzo, entonces todos los departamentos que necesitaban de los trabajadores nos daban el cambio, todos éramos

desplazados a realizar el trabajo que se presentaba en la empresa, entonces todas esas situaciones hemos pasado pero pensando siempre porque yo venía cada quince cada ocho días acá a la casa, lo que uno se ha buscado es estar un poquito más cerca y desde luego en el mismo trabajo mejorar algo y un paso que por lo regular los que teníamos esa línea de trabajo relacionada a mecánica buscábamos los talleres del ferrocarril, entonces me dieron el pase a los talleres de Duran de ahí conseguí el pase acá al taller del Riobamba entonces yo ya no era del departamento vía ya era de la sección de talleres mecánicos y aquí me jubile.

En los puentes se cambiaba piezas grandes a base de unos remaches que fundíamos al calor, la unión de vigas con vigas relacionado a los remachadores, por la fuerza que daba el trabajo teníamos soldadoras, compresores y pintura, entonces una vez concluida los primeros trabajos en los puentes, cambios de piezas, cambio de arcos y todo teníamos que dejar el puente pintado, la pintura de los puentes era anticorrosiva que eso es sujeto a la intemperie evitando el óxido entonces el puente quedaba pintado, pero más mantenimiento y más trabajo se ofrecía en los puentes es en la Costa debido al clima.

En el taller mecánico igual se componía de secciones que eran mecánicos, el jefe mecánico, motoristas, carroceros, airistas eso componía todo el taller y el trabajo de desempeñaba todo el personal era por secciones y se realizaba el trabajo que se ofrecía en las maquinas del ferrocarril que llegaban aquí y salían de aquí, nosotros reparábamos los daños de las máquinas y había la sección carrocerías que reparaba los vagones y coches eso eran los carroceros nosotros atendíamos en la mecánica, en la sección de mecánica igual había secciones del jefe mecánico era el jefe del taller, maestros de guardia que teníamos grupos de trabajadores que hacíamos guardias cada 8 horas, entrábamos 7 de la mañana y salíamos 3 de la tarde, otros ingresaban 3 de la tarde y salían 10 de la noche y otro grupo de la noche que se amanecía en el trabajo, el personal y el taller era parmente con el grupo que nos manteníamos por turnos.

En las maquinas nosotros realizábamos los trabajos de cuerdo al daño de la máquina, las de vapor ejemplo en ese tiempo la maquinas negras grandes, esas eran unas máquinas que tenían siempre el ferrocarril, nos dedicábamos a cambiar primeramente había la sección caldera que la máquina se compone de un tanque que se llamaba calderas eso funcionaba con petróleo y se le prendía eso daba fuerza, calor, un trabajador regulaba eso y en las placas en el fondo el soldador soldaba ahí, los carroceros de las zanjas que llamábamos nos encargados de reparar todo lo que es ruedas de máquina, zapatas, los airistas eran encargados de control del aire de la máquina y la maquina daba el aire que enganchado al comboid era el sistema de frenaje osea el freno mediante palancas de la máquina que accionaba, en la maquina eran: mecánicos, electricistas, soldadores, airistas cada quien desempeñaba el trabajo que le tocaba, ese era el trabajo de la mecánica, estos talleres tienen muchos años de unos 60 a 50 años, me acuerdo yo pequeño y ya había los talleres, había las maquinas negras las de vapor por números eran del 1 al 15, del 15 al 20, las maquinas tipo 20, 30, 40 y 50 son de vapor entonces todas esas máquinas ya había aquí, las máquinas de vapor podían durar muchos años más inclusive hasta ahora viven, sé que viven en los talleres arrumadas ya por falta de repuestos, ese sistema de trabajo era muy pesado el mantenimiento era duro a base de petróleo.

Cada taller tenía unos tanques grandes de petróleo y en los mismos tanqueros portaban el petróleo para las máquinas, atrás de los talleres hay unas casas que lideran al municipio ahí adentro había unos depósitos grandes de petróleo entonces las maquinas cargaban el petróleo, de la máquina para atrás era un tanque, el depósito de petróleo que consumía cada máquina de

acuerdo al trabajo, eso cargaba cada máquina el petróleo combustible que daba fuerza a la maquina a vapor, agua para el sistema de combustión y arena que era muy indispensable porque los rieles de la maquina eran lisos en especial en cuestas y bajadas entonces los trabajadores, los tripulantes tenían unos depósitos grandes de arena que iban arenando para que no patinen las máquinas, si un gobierno se hubiera personado como antes hasta ahora hubiera habido el ferrocarril de vapor sino que el sistema de modernización en cierta parte la llegada de las máquinas españolas las de ahora, luego de las españolas vinieron las francesas, esas trajo el Doctor Rodrigo Borja en su gobierno trajo 10 máquinas, esas son las que ahora están andando partes por partes, entonces las máquinas de vapor no desaparecieron, todavía se encuentran pitando una máquina que llega y va, en la costa sé que están ahí en los talleres arrumadas pero ya no tienen uso, por ejemplo los mismos trabajadores que ya emos salido y han salido los que operaban la maquina ya no hay, entonces el personal apropiado justamente para el vapor se acabó, ya se modernizo y cada cual aprovechando la época de la modernización de las maquinas estas españolas y francesa, el personal comenzó a capacitarse, la empresa nos daba oportunidad a cursos a conocer el sistema de máquinas para la operación para todo, yo tengo gran experiencia e echo algunos cursos en máquinas a Diesel entonces eso daba facilidad a que el trabajador se desempeñe bien y supere los daños y problemas de las máquinas, los trabajadores que tenemos cursos y práctica también al mismo tiempo que muchas de las veces más se le daba el valor de la práctica que la teoría, emos trabajados muchos años en lo práctico sin saber solo viendo pero emos desempeñado el trabajo, emos colaborado con la empresa, la empresa que es un patrimonio familiar que hasta ahora es el gran recuerdo del ferrocarril, el terreno de la casa, educación de hijos y toda la familia.

Al ingresar a un trabajo las empresas ofrecen muchos beneficios y se ve lamentablemente que muchos no se cumplen, por la sencilla razón de que si se ofrece un trabajo con beneficios, si entra con conocimientos tienen derecho a una remuneración justa, en el ferrocarril no habido personal que hayamos tenido ambición en tener beneficios grandes, emos entrado a los departamentos a aprender a trabajar y ese trabajo emos desempeñado, el beneficio que emos tenido es el patrimonio familiar lo que nos ha brindado la empresa, dentro de los beneficios y conquistas había antes las organizaciones sindicales, laboral cuando funcionaba la política interna, estas organizaciones sindicales éramos encargados con mucha suerte yo llegue a ser un dirigente sindical mucho tiempo y luchábamos por las conquistas de los trabajadores, luchábamos por la estabilidad del trabajador y conjunto a eso los proyectos y planes presentábamos a la gerencia general de ferrocarriles y la gerencia con la administración coordinaba con los trabajadores y los trabajadores por organizados por trabajadores emos colaborado al desempeño del ferrocarril.

La gerencia general siempre ha funcionado en Quito la central del ferrocarril donde tenía la administración el gerente general el que era nombrado, había gerencia por ejemplo había la gerencia que funcionaba en la 10 de Agosto y Espejo, esa era la gerencia que funcionaba el super intendente, él era un administrador total de aquí del departamento sierra, eran jefes seccionales, administraba cada área, lamentablemente tenemos que decir que nos duele mucho la política que entro al ferrocarril, me recuerdo yo cuando ingrese habíamos 3200 trabajadores, éramos un grupo fuerte, éramos trabajadores que nos hacíamos vulgarmente sentir al gobierno, poco a poco esto ha ido rebajando, el personal ya jubilado, otros que en paz descansen fallecidos, otros abandonaron el trabajo por verse otra ruta mejor, otra parte económica también, aspiraban a otra cosa y dejaron la empresa, porque la empresa de ferrocarriles es la empresa no digamos pobre sino una empresa que ha mantenido a los trabajadores pobres, emos sido

remunerados pero muy poco, la empresa que menos ha pagado ha sido el ferrocarril y así hemos vivido, hemos echo honra, hemos hecho trabajo, hemos alcanzado a Dios gracias a jubilarnos muchos que hasta ahora vivimos con la pensión del seguro social.

El barrio ferroviario lleva el nombre de barrio ferroviario desde la calle Brasil que lindera el seguro para abajo hasta casi la Juan Montalvo y desde la Colombia hasta la Olmedo, todo este perímetro era ferroviario porque la mayor parte de los trabajadores ferroviarios vivían ahí, las casas construidas son las del vergel las del frente al seguro, el seguro nuevo que es ahora eso era una plazuela grande del Vergel, entonces esas casas les dieron a los trabajadores, pero solo ferroviarios, de tal manera que nos conocíamos como familia digamos por lo que toditos los ferroviarios vivíamos en este sector, por alguna circunstancia nos hemos alejado un poquito porque en casos hemos iniciado viviendo en departamento de arriendo, no teníamos casa propia ya como se izó el compromiso de matrimonio entonces había que buscar ya no el barrio ferroviario porque era copado sino donde se pueda encontrar.

El ferrocarril antes en su tiempo gran tiempo fue el moderador económico del transporte en base a las máquinas y a los vagones que iban 4, 6, 8 o 10 vagones de mercadería o carga entonces esos productos eran cobrados la mínima tarifa, el ferrocarril era el moderador de las tarifas en cuanto a la mercadería era muy barato, un quintal de cualquier producto de Riobamba a Guayaquil en ese tiempo valía 4 sucres y los transportistas de carretera cobraban 6, 8, 10 o 12 sucres entonces había una relación grande, pero la diferencia era la demora porque de aquí salía un comboid de 6 carros con mercadería de legumbres todo a la Costa demoraba 6, 8 o 10 horas en llegar, en cambio en los carros 3 o 4 horas pero en menos cantidad, un carro 100 quintales es mucho, ferrocarriles arrastraba con las máquinas de vapor 6 vagones de los grandes y en cada vagón había 6500 libras entonces toda esa cantidad de productos de aquí que se despachaba iban haciendo paradas pero en gran cantidad y era conveniente el precio.

Entro el monopolio del estado, el ferrocarril era del estado antes desgraciadamente entro la política a la empresa ahí se acabó, entonces entro el monopolio del transporte terrestre, ahora hay grandes tráiler, carros grandes, entonces iban a la competencia del ferrocarril y los comerciantes preferían encargarse de aquí un carro que se haga menos hora la mercadería a la Costa que al ferrocarril, aquí se cargaba por ejemplo en el tren de pasajeros salía de aquí 7 de la mañana en Durán estaba 5 de la tarde, un carro si aquí sale a las 5 de la mañana en Guayaquil está a las 9 o 10 de la mañana entonces todas esas cosas no le ha perjudicado al ferrocarril sino que la incumbencia era los transportistas que comenzaron a ingresar más, la competencia con el transporte terrestre con el ferrocarril.

En la estación de Riobamba en la calle Carabobo por la ubicación del ferrocarril les dieron toda esa cuadra unas casitas que vendían antes que últimamente decían los agachaditos osea vendían las comidas toda la noche se instalaban sus secos, cafés, arroz, agua de canela toda la noche hasta la madrugada que salía el mixto y durante el día también tenían su comercio ahí vendían toda clase de comida pero en el sector del ferrocarril porque se les facilitaba que se ubiquen ahí entonces los pasajeros que querían viajar y los que llegaban se servían algo, se hospedaban los pasajeros que venían de otra parte para ir a otra parte.

El hotel más antiguo es el hotel Guayaquil que es en la Olmedo y Carabobo, el Metropolitano, en la Juan Montalvo había el Hotel Colonial.

El volver hacer reminiscencia vale la pena la historia de un ferrocarril de la persona como yo que he trabajado en el ferrocarril, este es el sistema que debe existir toda la vida como entrevistas, publicaciones por la sencilla y gran razón para que siempre el ferrocarril nunca deje de existir en la historia, el ferrocarril en este tiempo ha decaído bastante, desde luego políticamente porque ya los gobiernos ya no han tomado mucho interés en que viva el ferrocarril si nosotros los que hemos salido siguiéramos todavía no permitiríamos que se muera la empresa lucharíamos por la supervivencia en este caso, los medios de comunicación publiquen, hagan gestiones para que no se acabe nunca la historia del ferrocarril.

Entrevistado: Ángel Vicuña

Fecha de Nacimiento: 2 de agosto 1951

Fecha de la Entrevista: 26 junio 2018

Entrevistador: Violeta López

Empezó a trabajar en el año de 1975 hasta 1999, los cargos que desempeño fue al comienzo como peón de línea, luego se le presento el curso para brequero y se hizo brequero, también se le presento el curso para conductor jubilándose como conductor de trenes, las actividades que realizaba como brequero en las maniobras, coge de vagones, deja vagones, en las gradientes tenía que ayudar al maquinista a frenar al tren con los frenos de mano, antiguamente había frenos de palo, y cuando el entro había frenos de aja con rueda como volante con eso ayudaba a controlar la velocidad del tren en caso de que se desvié ellos ayudaban a frenar con los frenos de aja y con las válvulas de retención ayudaban con aire, hay un válvula en cada vagón entonces eso se le pone intermedio, retienen 75 libras de aire y en caso de que esté controlado la velocidad del tren entonces le aflojamos el aire y se baja, prácticamente el maquinista controla el aire de la maquina pero con la válvula que tenemos en cada vagón en cada coche con eso ayudamos a controlar al maquinista tanto al aire como manual con el freno de ajas, en las estaciones levanta carros, deja carros, maniobras en las estaciones, en los descarrilos tiene que poner encarriladoras, uno o dos brequeros tiene que proteger el tren, dependiendo si es que viene un tren adelante ir hacer bandera adelante el brequero de la cola protege la cola del tren y el del medio se encarga de arreglar la encarriladora para poder encarrilar la maquina en caso de descarrilamiento y si es el daño grave se llama a mecánicos, a personal de vía.

Como conductor en el tiempo que yo trabaje como conductor, como jefe de tren cargo de él están toda la tripulación, tiene que ver con órdenes para los cruces, firmar las ordenes, los libros de llegada y salida de cada estación, el registro de trenes y en las terminales es el que tiene que ver cómo está el personal si están bien, si están sanos, es el responsable de al inicio del viaje, tiene que controlar a ver cómo está el personal tanto brequeros, maquinistas, fogoneros incluyendo a los porteros, cargadores el conductor tiene que controlar para ver si es que están en óptimas condiciones para empezar el viaje de cualquier terminal, sea de Riobamba – Quito, Riobamba – Duran, además controlar al colector para que en caso de que haya pasajeros en el camino entonces se embarquen los pasajeros y el colector haga su respectivo cahs fell eso quiere decir que hace el boleto abordo, tiene que extenderle un ticket que ahí está certificando que ha cobrado el pasaje, entonces ya no entraba a los bolsillos de ellos, porque en la próxima estación tenía que dejar el dinero con el cash fell y tiene que salir exacto, entonces también el conductor le controlaba los colectores, conductor es el jefe de tren no como le confunden que el conductor es el que maneja, no es así, conductor es el jefe del tren, maquinista es el que maneja el tren, el fogonero es el que ayuda al maquinista en caso de las maquinas de vapor, controla la presión de la máquina, manda candela, petróleo para que haya la combustión y pueda la máquina a vapor

mover las ruedas por medio del vapor entonces ahí ayuda el fogonero de ahí en estas máquinas modernas prácticamente el fogonero ayuda a ver a los lados y en las estaciones es el que hace las maniobras, los cambios.

El traje que los distinguía por lo regular, el ferroviario usaba pantalón blue jean, cualquier camisa y lo que les distinguía era una gorra con una placa la cual los identifica según el cargo que desempeñaba cada trabajador cada tripulante.

Los beneficios que tenían era el sueldo y para la familia el subsidio familiar que pagaban por ser casado y dependiendo la carga de hijos, más antes daban juguetes a los hijos ya en mi tiempo quitaron ese beneficio, inclusive más antes nos daban la gota de petróleo es decir nos pagaban un porcentaje de la gota de petróleo de tanto petróleo que tiene el Ecuador, ya cada que se acercaba la fecha de pago decían ya se acerca la gota de petróleo, el bono era de mil sucres, seri bueno que a los jubilados nos dieran ese bono de petróleo.

Habían vagones que iban directos de Quito – Riobamba y de Riobamba – Guayaquil, venía la carga directa, esos vagones eran directos no se les habría para nada en el trayecto, habían otros vagones que servían para embarcar y desembarcar carga por ejemplo embarcaban aquí carga para Guamote, Alausí, Huigra, entonces en cada estación nosotros teníamos una guía entonces ahí dice para tal parte tantos bultos ahí se especificaba, en cada estación que teníamos nosotros la guía íbamos buscando, por ejemplo ya la primera estación de aquí saliendo Cajabamba dice tantos quintales de cebada porque ahí hay una fábrica de harina, tantos sacos de cebada para Cajabamba entonces uno ya se daba cuenta ahí desembarca y si hay algo de embarcar, se embarca en el mismo vagón, o en otro hi y dependiendo de la mentalidad del conductor, para hacerle un vagón directo, así mismo se hacía para las diferentes estaciones, como sacos de choclo, remolacha, papa, zanahoria todo eso se embarcaba y directo a Milagro, Bucay, iba directo esa carga, era importantísimo el embarque de carga, en Guamote había una estación grande ahí ya ponían pilos segregados para cada estación, entonces uno llegaba y se cargaba, había personal del tren mismo que cargaba y había en cada estación uno, dos o tres cargadores.

Había un tren de carga que era exclusivamente para carga, había el otro que era el tren de pasajeros ahí el equipaje eso llevaba lo que va más rápido por ejemplo: queso, carne lo que no puede demorar mucho tiempo, entonces iba en el tren mixto teóricamente el 5 y 6, entonces ahí se llevaba todo lo que era que llegue ese mismo día, lo que es papas, remolacha, lechuga, col, zanahoria se mandaba en el tren de carga, el cual iba 6, 7 y 8 vagones, solo se le iba aumentando los vagones y se iba alargando ese se llamaba 11 y 12 ese tren traía carga y llevaba carga inclusive llevábamos cemento, para Quito, Guayaquil, el pasaje no era caro, no como ahora solo para gringos, turistas extranjeros, porque para turistas nacionales es bien difícil que se embarque para pagar una cantidad de 30 dólares.

Nos diera gusto si es que regresara el tren mixto como era más antes que se embarcaba todo el mundo: pobres, ricos, de toda clase, arriba, adentro era como árbol de navidad ese tren, el costo era bajo y se embarcaban a donde más podían.

En la estación del tren Riobamba se vendía las canelas, de ahí los restaurantes, hoteles, de ahí en el viaje lo primero se embarcaba en Cajabamba era una señora que se subía a vender habas tiernas, de hi en Guamote el hornado, la tortilla de papa con huevo, el morocho, los jugos y en Palmira eras las canelas para el frio, de ahí en Sibambe vendían un rico hornado y en Huigra el

Almuerzo ahí sea d subida y bajada se iba almorzando y muchas veces se cruzaba ahí con el otro tren que subía, entonces prácticamente ahí se almorzaba y los que no avanzaban a comer les ponía en hoja de col el arroz con tallarín y huevo frito y ensalada de remolacha eso era ya como tradición en Huigra, que muchas veces porque no demoraba el tren entonces en vez de dar en platos que se iban y ya no devolvían, entonces por eso en la hoja de col que servían ya no importaba que se lo lleve, de ahí se traía oritos, cañas para vender o para la familia mismo.

El taller del tren en Riobamba tenía bastantes mecánicos, arreglaban locomotoras a vapor, a diésel, las españolas y después las francesas, coches, también se encontraban mecánicos de auto ferro, mecánicos electricistas.

El auto ferro o motor es como un bus, es un medio de transporte pequeño, tiene volante, para pasajeros directos.

El edificio de la 10 de Agosto y Espejo era donde funcionaba las oficinas de transportación y de vía, desde ese puesto organizaban tanto para la vía como para transporte, desde ese lugar por medio de telégrafos los despachadores de trenes autorizaban la salida, la llegada, desde ahí ellos controlan los cruces de los trenes que salían de Duran, de Riobamba entonces por medio de telégrafos se comunicaban con los demás jefes de estaciones, los telegrafistas a lo largo de la empresa pero la matriz prácticamente era aquí en Riobamba, ahí trabajaban como uno 8 trabajadores, cada despachador debía saber en dónde está o con quien va a cruzar el o los auto ferros, todo eso era bien movido, entonces tenía que haber bastante despachadores.

El tren primero decayó en la costa en la presidencia de Rodrigo Borja, inclusive en una visita a la Nariz del Diablo bajo agarrado de mi brazo porque tenía miedo de pararse encima del vagón, el hizo la compra de las locomotoras las francesas, él dijo esta rehabilitación del ferrocarril está cobrando un ojo de la cara al país, también la compra de las durmientes no fue una buena compra porque se pudrieron enseguida y ahí se acabó el ferrocarril porque las durmientes ya no valían.

El ferrocarril debe continuar con el mismo nombre empresa nacional de ferrocarriles ecuatorianos porque eso es Patrimonio Cultural de la Nación, con ese nombre nació y con ese nombre debe morir, porque es nombre y apellido de la empresa y debe continuar, antiguamente era la columna vertebral del Ecuador.

Entrevistado: Jorge Benavides

Fecha de Nacimiento: 3 de febrero 1942

Fecha de la Entrevista: 27 de junio 2018

Entrevistador: Violeta López

Yo me jubile cuando era super intendente general de los ferrocarriles, yo trabaje 30 años en los ferrocarriles desde 1959 hasta 1987, yo era telegrafista, ayudante de estación, jefe de estación, telegrafista y telegrafista despachador de trenes, iban subiendo de cargos de acuerdo al tiempo de servicio y a la capacidad en cada uno.

Los beneficios que recibían como trabajador del tren eran unos sueldos que se equiparaban de acuerdo al tiempo, entre los mejores sueldos de los servidores públicos, para la familia la

empresa de ferrocarriles concedía algún aguinaldo navideño, había comisariato, había cooperativa de ahorro y crédito que daban diferentes artículos.

Las locomotoras eran de vapor con combustión de bunker o sea petróleo sólido que se quemaba en la caldera para que hierva el agua y el hervor del agua producía un vapor y la fuerza del vapor a 200 libras por pulgada cuadrada hacia mover los inyectores de la máquina para que ruede las ruedas.

El tren llevaba todo tipo de mercadería desde gasolina hasta carros por eso había plataformas que embarcaba tractores, vehículos, maquinaria pesada, toda producción agrícola de la Costa y de la Sierra, los vagones eran de 600 quintales cada uno cada tren jalaba 10 a 12 vagones y llevaban los productos a la Sierra y a la Costa, los costos eran sumamente baratos, era un beneficio para el pueblo, el pueblo era quien recibía el beneficio porque por decirle un quintal de arroz de Guayaquil a Quito valía 2 sucres.

Aquí en la estación de Riobamba vendían subvienes que consistían en adornos de tagua, adornos de paja, de cuerdo, todas esas cosas vendían, además se vendían comida de diferente índole en diferentes trenes porque Riobamba como era el centro de aquí partían los trenes hacia el Norte y hacia el Sur y los auto ferros pasaban a Quito almorzando aquí en Riobamba y los trenes directos pasaban a Guayaquil y Quito demorando también aquí en Riobamba, todas las casas que se encuentran alrededor de la estación eran hoteles porque aquí dormía la gente porque en ese tiempo no había carreteras los pasajeros venían en el tren de Guayaquil acá y dormían, al siguiente día continuaban a Quito y viceversa.

Los talleres del tren eran de reparación pesada, aquí se reconstruían locomotoras, los mecánicos nuestros hacían piezas para remplazar las que se rompían porque era difícil importar las de los Estados Unidos todos los repuestos, aquí nuestros mecánicos tenían que hacer las piezas, forjaban las piezas para reemplazar en las locomotoras y en los vagones, estos talleres comenzaron a funcionar aquí en el año de 1955 porque antes todo lo que es la estación, las casas de la estación, la radio mundial todo eso era los talleres del ferrocarril, esas manzanas después vendieron, esos terrenos que eran el ferrocarril.

El edificio del ferrocarril era una casa de la década de los 80 declarada la mejor casa patrimonial de Riobamba, hora irresponsablemente le han abandonado, se encuentra en el abandono, destruyéndose, ahí funcionaba la gerencia general, ingeniero de vía, el super intendente, el jefe despachador de trenes, la jefatura de telecomunicaciones, toda la administración funcionaba en esa casa.

En la estación del tren funcionaba el jefe de estación con el cajero, el ayudante, los pesadores, los estibadores, capitanes de cuadrilla, todo era completamente lleno por la cantidad de trabajadores que trabajaban ahí para atender la demanda de la carga y de pasajeros porque aquí se embarcaban todos los días 4 o 5 vagones de carga para Guayaquil o para Quito, el tren funcionaba todo el día y toda la noche igual daba que sea de noche como de día y no paraba nunca.

El barrio ferroviario construido por los americanos para que ahí vivan los ferroviarios con el fin de poderles localizar a cualquier hora, para notificarlos que salga al trabajo.

El tren no tenía problemas, lo que había en el invierno es deslaves en la sección montañosa de Alausí - Bucay porque el río Chanchan crecía y se iba llevando la línea férrea continuamente y eso ocasionaba urgentes gastos y molestias.

El tren comenzó a decaer desde los finales de 1980 porque en el 80 y 81 con el fenómeno del niño se llevó la línea férrea de Palmira hasta Bucay eso fue porque se paralizó el tren más de 2 años y costó mucho dinero volver a reconstruir.

La hermandad de Exferroviario de Riobamba es formada el 23 de febrero de 1951 que hasta ahora sigue funcionando.

El ferrocarril es el regulador de tarifas y el que da un subsidio a la gente pobre, el tren no debe ser solo para turistas sino por el pueblo que necesita moverse y mover sus mercaderías, un país no puede vivir sin un tren, yo no conozco un país que no tenga tren para el pueblo porque el pueblo es el que necesita no solamente los turistas.

Entrevistado: José Moreno

Fecha de Nacimiento: 3 de julio de 1930

Fecha de la Entrevista: 27 de junio 2018

Entrevistador: Violeta López

Fui telegrafista, ayudante, jefe de estación y al final llegamos acá a Riobamba a la oficina de despachador de trenes, me jubilé de jefe de despachador de trenes, comencé a trabajar el 24 de Mayo de 1950 en Naranja Pata, de ahí me cambiaron a Alóag de ahí a Chanchan y a Naranjito y de ahí comenzó los ascensos, era jefe de estación en Montalvo, después en Cevallos, por conveniencia personal deje, renuncié jefe de estación y me vine de telegrafista acá a Riobamba, trabajé unos pocos años en la estación y de ahí me bajaron a la oficina del despachador de trenes, esa oficina se componía de 18 compañeros, desde el jefe despachador hasta el telegrafista que era de la directa, nosotros como telegrafistas comenzábamos por el último peldaño es decir comenzábamos como telegrafista de la directa y de ahí comenzábamos como telegrafista ayudante, como habían 3 líneas, 3 secciones entonces para cada sección trabajaban 2 el que hacía de ayudante al despachador y el telegrafista en cada línea la una era de Riobamba a Quito, la otra de Riobamba a Bucay y de Bucay a Durán, trabajábamos 5 o 6 telegrafistas en cada turno, de ahí cada cual tenía su jerarquía, iba subiendo tanto en trabajo como en sueldo iba mejorando porque iba subiendo hasta llegar a la jefatura del despachador de trenes ahí uno se jubilaba, lastimosamente la construcción de la carretera que fue casi adyacente al ferrocarril le fue destruyendo, matándole al ferrocarril, que este transporte ferroviario era para el pueblo, los pasajes eran sumamente baratos, y el comercio se hacía en todo el largo de la línea, después con la venida de los buses ahí sí ya se fue incrementando a nivel de la nación, pero el ferrocarril se distinguió porque transportaba sobre todo la carga pesada, especialmente la gasolina, había un tren de gasolina con 8 tanqueros que salía de Durán y se iba directo hasta Quito, ahí descargaban la gasolina y regresaban con los tanqueros vacíos a Durán de nuevo, había 36 tripulaciones, la carga de tripulación se componía de un conductor que era el jefe del tren, el maquinista, el fogonero y 3 brequeros, en los mixtos a más de estos que le indico había el colector para cobrar los pasajes a los pasajeros, en el tren directo lo mismo que salía de Quito a la 6 de la mañana y en Durán ya estaba a las 5 y 30 o 6 de la tarde, ese tiempo fue se puede decir un tiempo de oro que funcionaba todo el equipo ferroviario al 100 % , lastimosamente poco a poco fue decayendo por los camiones el transporte por carretera le fue quitando la carga

y por ende ya la gente se botó a las carreteras y el ferrocarril fue quedando a un lado hasta que en este caso en la década pasada el presidente Correa implemento el tren de turismo para atender a los turistas especialmente a los de afuera porque ya comenzó a funcionar una tarifa muy alta no había ni punto de comparación si hablamos de aquí a Cajabamba, antes costaba 2 sucres con 20 ctvs. ahora de aquí a Colta son 16 dólares, por eso es que estos días nomas casi desaparece la razón social del ferrocarril iba a hacer agregado a otro ministerio, al Ministerio de Turismo, felizmente como tenemos un dirigente que si se ha preocupado por defender el derecho tanto de los trabajadores como de la empresa misma se movió desde el inicio y mediante comunicaciones basadas en la historia misma del ferrocarril avanzó a defender y tenemos la última novedad en el día de ayer que comunicaba este compañero que se llama Guido Jaramillo, que por intermedio de la vicepresidenta ya no iba a desaparecer el ferrocarril seguía como esta esto quiere decir que todavía se puede seguir pensando que en algún momento se rehabilite el ferrocarril que es sumamente necesario especialmente para el pueblo.

Entrevistado: Ángel Guamán

Fecha de Nacimiento: 10 de junio de 1933

Fecha de la Entrevista: 27 de junio 2018

Entrevistador: Violeta López

El autoferro que viene de Duran a Quito se llama número 1 y el autoferro que viene de Quito a Duran se llama número 2 y el tren de pasajeros que va de aquí se llama número 5 y el que viene de Guayaquil a Quito es el número 6 esos son los mixtos, cuando había un daño tenía que ir allá pero yo me embarque en el autoferro no me quiso llevar me hizo bajar así que yo no me responsabilice del daño, y puse en conocimiento para que le llamen la atención al maquinista, habían muchas maquinas, trabajábamos noche y día, si el maquinista se amanecía trabajando ya no avanzaba entonces ya venían otros remplazantes, y en cuesta en montaña, el maquinista no avanzaba a controlar el comboid le arrastra a la máquina, donde que quiera frenar ya no hay como ya se desvía va sin control ahí si a pelotear a donde salga la máquina.

El uniforme que llevaba era pantalón blanco, la casaca roja y el casco.

El que inicio el ferrocarril en nuestro país fue Gabriel García Moreno, un día llego a la estación de Riobamba a controlar al personal algunos se encontraban durmiendo o no estaban prestando sus servicios, entonces al siguiente día les dio una orden de que vayan a descansar 90 días eran 3 meses sin sueldo.

Recuerdo que una vez en la estación del ferrocarril en la madrugada un tren no se avanzó a estacionara en su punto de llegada y fue nomas arrasando con las oficinas llegando hasta la calle Carabobo por suerte no había personal laborando.

Entrevistado: Miguel Ortiz

Fecha de Nacimiento: 5 de octubre 1952

Fecha de la Entrevista: 3 de Julio 2018

Entrevistador: Violeta López

Yo comencé dando mantenimiento a la vía en el año de 1971 que ingrese al ferrocarril en el ramal Sibambe – Cuenca, luego se dio aquí un curso para brequeros, asistí a este curso y Sali calificado como brequero de trenes en el año de 1974 pase 7 años como brequero luego hubo los

exámenes para conductor de trenes me presente y salí también aprobado para conductor de trenes hasta el años de 1994, por mi capacidad, mi desenvolvimiento me nombraron inspector de transporte eso lo realice hasta el año de 1995 casi 1996 que me retire de la empresa de ferrocarriles, al inicio realizaba el mantenimiento de vía, el brequero es el que se encarga de dejar vagones, levantar vagones en las estaciones, colaborar con el frenado del tren en bajadas, el freno de mano que había en cada vagón, como conductor estaba a mi cargo todo el movimiento del tren entonces dejar carga en las estaciones, embarcar, estar pendiente de todo eso, chequear que todos trabajen correctamente y que estén en perfectas condiciones, que no estén en estado de embriaguez o despreocuparse del trabajo exclusivo, como inspector tenía bajo mi responsabilidad estaban todas las cosas por lo tanto de trenes como también en las estaciones los telegrafista, los jefes de estación, cargadores, que estén siempre en óptimas condiciones para el trabajo.

El beneficio que recibían como trabajadores del tren era el sueldo que yo no me acuerdo en esos tiempos era en sucres, con ese sueldo yo tenía que mantener a mi familia.

El tren prestaba toda clase de servicios, movimiento de pasajeros, la carga todo por el ferrocarril, muy poca carga en el tren de pasajeros había trenes exclusivos para carga y tren exclusivo de pasajeros.

Aquí no había tanto las ventas porque el tren salía muy de mañana entonces lo que había era a lo de artesanías de aquí algo que entraban a ofrecer en el tren a los pasajeros, lo que ya comenzaba las ventas es en Cajabamba, comida, papas, las habas tiernas con queso, en Guamote los morochos, tortillas con fritada con hornado en Alausí de igual manera, en Palmira había una estación donde se embarcaban las mujercitas a vender huevos duros, empanadas y también las canelas, se iban en el tren hasta Alausí y regresaban en el otro tren que subía, en Huigra era la gente que vivía solo del comercio en el tren solo la comida que vendían en el tren, ahí se daba en veces con platos a vender entonces el tren pitaba y se iba perdían los platos de ahí se inventa vender en hojas de col así ya no importaba si se iba, se daban modo de hacer negocios en el tren, había muchos pueblos casi su mayoría que por donde pasaba el tren daba vida a todos los pueblos hablemos desde Duran, Yaguachi, Milagro, Naranjito, esas estaciones pequeñas que había entre Naranjito y Bucay: Primavera, Rocafuerte, Barraganetal el rato que llegaba el tren era como un mini mercadito de frutas que la gente compraba y traía para acá a la Sierra mucha fruta de la Costa como piñas, papayas, guineo y todo lo que producía el sector vendían en el tren.

Yo desde que me acuerdo de que ingrese al ferrocarril el edificio de la 10 de Agosto y Espejo funcionaba ahí las oficinas del ferrocarril, entonces funcionaba ahí muchísimos años atrás las oficinas del despachador de trenes, la super intendencia, oficinas del Ingeniero de vía y sus colaboradores.

Sobre el barrio ferroviario no recuerdo mucho porque todavía no era ferroviario cuando se dio este barrio.

El funcionamiento del tren fue decayendo por lo que el tren era un poco lento, comienzan las carreteras que entran a todas partes y más rápido porque estamos en el mundo de la ligereza que todo queremos lo más rápido entonces fue por eso decayendo el ferrocarril, también habido malas administraciones entonces esas son las cusas por lo que decayó.

Entrevistado: Mario Ibarra

Fecha de Nacimiento: 30 de enero de 1971

Fecha de la Entrevista: 3 de Julio 2018

Entrevistador: Violeta López

Nosotros somos una empresa gremial en los cuales estamos conformados por departamentos y en la parte que se divide o subdivide Ferrocarriles del Ecuador actualmente son en 3 unos que son de la Ley de Carrera Civil Administrativa la LOSEP, otros que son de la Ley Orgánica de empresas públicas que es la LOEF y el código de trabajo, esta empresa esta fusionada en esos 3 organismos laborales en los cuales la parte administrativa que es de la LOSEP son los cargos de gerencias a nivel nacional esto es gerencia de operaciones, gerencia financiera, gerencia de talento humano, gerencia de comercialización, gerencia de planificación, gerencia de mecánica, gerencia de marketing y la gerencia general la que gobierna a todos estos, actualmente nosotros tenemos a la segunda mujer como gerente general de ferrocarriles del Ecuador la Master Fabiola Arévalo ella es la que actualmente desempeña los cargos a nivel jerárquico superior a nivel de todo lo que es ferrocarriles del Ecuador Empresa pública, entonces de ahí de las gerencias generales de Quito automáticamente se viene a subdividir en todo lo que es el componente ferroviario lo que es Duran el tramo ahora de la Costa o Litoral y la gerencia filial Sur que comprende desde Riobamba hasta Bucay, de Bucay hasta Duran es la vuelta del litoral, de Riobamba tenemos lo que es de Ambato, Riobamba y Bucay y del Norte tenemos la filial centro de Ambato, Latacunga, Cotopaxi, Machachi y Quito y la filial Norte que comprende lo que es Salinas, Ibarra, Otavalo, estas filiales están determinadas por 4 gerencias como lo dice su palabra para descentralizar el funcionamiento jerárquico en las cuales son jefes inmediatos o superiores inmediatos para nosotros los que pertenecemos a la rama de operaciones, vía, mecánica, son los 3 departamentos que estamos contemplados vuelta bajo el código de trabajo, entonces ellos son nuestros grados superiores como aquí en Riobamba tenemos a la señora Gerente de la filial entonces así también tienen en las diferentes bases, despachadores de trenes, departamentos jurídicos, talentos humanos que dependen lógicamente de las gerencias generales ese el organismo general de una empresa por eso se llama una empresas gremial todos dependemos de todos tanto en la parte administrativa como en la parte operativa, uno consulta y las decisiones se toman lógicamente bajo un conglomerado que se llama directorio nacional, el directorio es el que le gobierna vuelta a la gerente, ese directorio está conformado por los representantes de cada ministerio de la parte elite del gobierno nacional.

Antiguamente nosotros teníamos lo que era otro gremio desempeñal porque no habían filiales había solamente la gerencia general antiguamente hasta los años 90 casi hasta el 2000 entre ese lapso teníamos gerencias que eran la única matriz en Quito, los beneficios como nosotros trabajamos dentro de la parte operativa era los niveles de ascensos porque muchos trabajadores como nosotros de la vieja guardia, porque hay personal nuevo en los cuales venimos desempeñando funciones en diferentes departamentos del código lógicamente, bueno hay gente también que por su grado de preparación y estudio pasaron a formar parte de la administración en este caso se ejercieron títulos de tercer nivel: abogado, ingenieros, licenciados, etc., entonces ellos pasaron por el grado jerárquico a ocupar una mejor plaza, pero nosotros emos sido vuelta personas que emos venido desempeñando funciones en base a concursos, méritos y participaciones y desempeño dentro de cada función, entonces para nosotros poder tener ascensos no nos ha tenido que costar 1 año o 2 años sino nos ha sabido costar muchos años, a veces el mínimo ascenso que puede haber para un trabajador dentro del código de trabajo reglamentariamente dice que tiene que tener mínimo 5 años en una función para poder tener

ascenso, esos ascenso vienen también por cumplimiento de perfiles ahora en la actualidad, anteriormente también se cumplía perfiles pero no tan estrictos, ahora ya son más rígidos por la leyes mismo que involucra el mejor desempeño y la mejor capacidad que pueda desempeñar cualquier trabajador público, entonces nosotros que tenemos que hacer cumplir perfiles, rendir pruebas, rendir cursos y sacar lógicamente un mejor puesto o una mejor puntuación dentro del curso para luego entrar los que no tenían conocimiento entrar a los prácticos para y quedarse ahí en el puesto fijo.

Hasta los años 90 teníamos dos tipos de locomotoras: las diésel eléctricas marca alco y las primeras que llegaron las de vapor, el sistema de estas locomotoras a vapor por los años 70, 60, 50, 40, 30 que llegaron acá fueron un sistema de funcionamiento mecánico en los cuales se iba avanzando en un proceso de mantenimiento con gente preparada también en esa especialidad, entonces por los años 60 llegaron las alco las eléctricas entonces ya hubo otro personal calificado vuelta para esas máquinas que fueron gente operativa que tenía que tener conocimientos de electricidad fuera de eso tenían que tener conocimientos mecánicos y neumáticos para el buen funcionamiento de esas locomotoras, mientras que las que tenemos de vapor es un sistema mecánicos que es conocido a base de un sistema que se llama walcher, este sistema es de recalentamiento de temperaturas elevadas de vapor de agua con un combustible que crean una combustión donde elevan los máximos niveles de presión por un tubo de cañón que se llama la caldera, entonces ese sistema es el recalentamiento tienen tubos recalentadores donde entra el agua a 240° y sale a 650° a los cilindros que están en la parte de abajo que son los depósitos y es el funcionamiento de la parte motriz de la vida de la locomotora a vapor, entonces las diésel eléctricas tienen un sistema ya más avanzado, ahora en la actualidad ya tenemos 3 tipos de locomotoras: sistema de vapor, diésel eléctricas y electro diésel que vinieron en el año 2014 las TD2000 que son un sistema ya más avanzado computarizado ya dentro del sistema de locomotoras dejando atrás unos 20 años cuando llegaron las diésel eléctricas en 1992 con el gobierno de Rodrigo Borja, y Rafael Correa que trae las TD2000 que son máquinas ya de una fabricación de ECUS TREN que son de Bilbao – España al norte cerca de Francia estas locomotoras ya son un sistema de 20 años más avanzadas todo es motorizado, motores caterpillar es un motor que tiene casi unos 2 metros cuadrados y el motor tiene un potencia bárbara para arrastrar un tonelaje de 140 toneladas más del peso de la locomotora las cuales ya vienen a ser un poco más compactas en el sistema de manejos, pero el sistema de manejo también para esas locomotoras tuvimos que participar y compañeros que fueron a España a especializarse allá como fueron las francesas, nadie se fue a Francia sino que vinieron los franceses a enseñarnos acá en el año 92 en el 2014 vuelta viajaron compañeros a especializarse y compañeros que nos especializamos aquí con los mismos fabricantes no así con las de vapor, las de vapor era un proceso de avance, primero tenían que ir de practicante, ver las habilidades, el desempeño, la responsabilidad, la confianza y mucho sacrificio porque estas máquinas tienen que tener un cuidado muy extremo en el sistema de funcionamiento entonces ahí avanzaban a fogoneros y después a maquinistas.

Las maquinarias a vapor la mayoría de trabajadores que hacían piezas hechizas, tenemos herramientas hasta ahora en la actualidad que son hechizas entonces que es lo que pasa que todo ese funcionamiento se hacían en los talleres con el personal que tenían su capacidad porque ellos también les indicaban y les formaron gente extranjera entonces eso ha venido de escuela en escuela formándose en un nivel de conocimiento y experiencia entonces la mayoría de personas que trabajábamos en máquina de vapor tenemos que tener el grado mayor de experiencia, si no podemos nosotros buscamos mecánicos que nos puedan ayudar en el sistema

ya mismo complejo de dar mantenimiento en las de vapor, en las de diésel ya son repuestos electrónicos entonces hay un Ingeniero en sistema de mantenimiento eléctrico, hay un Ingeniero en sistemas de mantenimiento en neumáticos, un Ingeniero mecánico, complementado en las partes porque tienen sus experiencias en otras empresas, y también fueron ventajosamente capacitados a nivel internacional donde ellos ya conocen el área donde están desempeñando cada uno de ellos su función por eso también se fueron mecánicos a España a conocer allá y a trabajar con gente que les profesionalizo en el arte de ferrocarriles y locomotoras.

Los servicios que prestábamos hasta el año 2009, la empresa de ferrocarriles tuvo una gran transformación en si con su rehabilitación costo muchos millones de dólares al Ecuador pero anteriormente era declarado la F que era empresa de ferrocarriles ecuatorianos y anterior a ella era la empresa ENFE empresa nacional de ferrocarriles ecuatorianos entonces en ese proceso de transiciones era de servicio público, el servicio público consistía en que, como fue creada la obra para dar el servicio a los más pobres al pueblo en si en general nosotros transportábamos personas de la Costa hacia la Sierra y viceversa lo mismo hacían al Norte y con ese transporte aprovechábamos el movimiento también de los vagones o de los containers que se dicen ahora que cada containers tenía 600 quintales en cada unidad para poder llevar y traer a lo largo de la vía, entonces en qué consistía eso en que los pasajes para el usuario y el servicio de carga era bueno y módicos entonces todo lo módico en qué consistía en que la gente del pueblo y la mayoría de ciudades en este caso las industrias y las fábricas de textiles que teníamos al norte o los productos que salían de la Costa en este caso eran transportados económicamente y los mercados eran más baratos porque llegaba directamente del agricultor al consumidor, teníamos los ingenios por ejemplo en Valdez, teníamos San Carlos, entonces hay azucareras, arroceras de la Costa que veníamos trayendo por miles entonces había trenes que se llamaban el 11 y 12, el 13 y 14 a Quito que eran directamente trenes de mercadería porque la gente ya comenzó a ocupar un sistema donde era para ellos beneficioso, entonces no podíamos demorar en estaciones 2, 3 o 4 horas porque el pasajero tenía que avanzar a su destino entonces a lo mucho se demoraba 40 minutos o 1 hora a lo mucho, entonces se ocupaba un vagón exclusivamente de carga pero venían ya otros trenes directamente para la movilización de mercaderías de las bodegas lo que ahora es el museo, entonces esas bodegas habían unas para recibir y otras para despachar a nivel nacional entonces eso equilibraba el sistema socioeconómico, tanto para móvil personales como para movilizar mercadería y la mercadería en su logística iba con la responsabilidad de garantía de que si había algo o atraso la empresa devolvía el costo de lo invertido de lo que se transportaba, entonces era una mayor garantía para el comerciante transportar en ferrocarriles del Ecuador y lo que es sobre todo ecológico no ocupaba muchas carreteras y eran transportes que llegaban al día no como ahora hay mercaderías que llegan en 8 o 15 horas desde Guayaquil por Manta hacia la Sierra porque se utilizan las carreteras, 2500 carros livianos pesa un tráiler, entonces el ferrocarril automáticamente en proceso de 7, 8, 9, 10, 11 horas llegaba al día con la garantía mencionada, entonces ese proceso llego hasta los años 2009 de la empresa de ferrocarriles FEP Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública actualmente pero la política habla ya exclusivamente de turismo pese a la transición que hubo habla también de mercaderías y de productos pero se centraron el turismo, creando vuelta otra política en las cuales se va creando el famoso desarrollo local creando puestos de trabajo en las redes comunitarias por donde pasa el ferrocarril haciendo una especie de evitar la migración de la gente del campo a la ciudad hacia las ciudades y hacia el extranjero, donde ellos hay paradas donde el ferrocarril automáticamente brinda al usuario o al turista: comidas típicas, atención

típica con la cordialidad que siempre se ha caracterizado, claro que si la gente utilizando su folclor andino donde eso atrae mucho a la gente.

El proceso del ferrocarril con el avance que venía desde la Costa hacia la Sierra iba creándose asentamientos donde había gente que ya decidía vivir en los lugares que eran los campamentos, estas estaciones se crean a base de 10 km de avance en el ferrocarril, osea cada 10 Km se formó una estación y en esa estación se formaron pueblos gentes de las comunidades, gente del ferrocarril o gente que venía a trabajar en el ferrocarril se asentaron ahí, entonces esto que creo un negocio, un atractivo para que tener una situación de vinculación con el ferrocarril, entonces llegaba el ferrocarril y la gente que hacía vendía sus productos tanto vegetales como comerciales entonces vendían las comidas típicas, platos típicos que había en cada base lo que era Guamote, Alausí, Palmira entonces la gente comenzó a sacar sus productos, animales a la venta, eso fue en los años que la gente demoraba los trenes media hora a 40 minutos, entonces la gente llegaba a horas de almuerzo y al desayuno y aprovechaba y eso creaba también negocios y creaba rentabilidad económica para los pueblos, entonces vivían del ferrocarril y aprovechaban el sistema ferroviario para poder subsistir dentro de cualquier labor que ellos hacían.

Riobamba tiene una cualidad de encontrarse con hoteles que son todavía del tiempo antiguo, entonces antes no habían los hoteles habían las pensiones que llegaba la mayoría de gente, tenemos lo que ahora es el hotel Guayaquil, la pensión Bolívar , esos son de la época del ferrocarril cuando se izó lógicamente ferrocarriles del Ecuador ya la estación de Riobamba como terminal, entonces esas terminales en que consistían otros que aprovechaban la llegada otros viajaban a Quito, dormían y se iban a veces 2 0 3 días pasaban aquí.

El edificio de la 10 de Agosto y Espejo era la super intendencia lo que ahora es la filial aquí, con este proceso de avance como ustedes pueden ver la estación del ferrocarril tuvo una gran transformación no solamente en el aspecto laboral sino también en el aspecto físico se le dio una mejor adecuación, se pasó de un lugar que era automáticamente un poco indeseable que había mucha gente a ser un lugar exclusivo, tenemos áreas donde hay centros de interpretaciones, hay la tienda del tren, tenemos un garage, vigilancia, una área que es protegida para el turismo, entonces a lo que era antes abajo en la superintendencia era una área céntrica donde se trabajaba la parte administrativa que era despachaduría de trenes tanto Norte como al Sur osea lo que era Riobamba – Quito o de Quito – Duran y lo que era también la sub gerencia de talento humano, el sub gerente, departamentos de vía, oficinas del departamento de vía, había diferentes departamentos, trabajábamos todavía con el sistema de intercomunicación telegráfica y la telefónica que tenemos todavía estos aparatos, cuando ya se vino la estación donde hoy está ubicado en el 2012 las oficinas se trasladaron hacia acá automáticamente y ahí internamente la parte de arreglos o como llegarían hacer no sé lo que sé es que funcionaba hasta el 2012 .

Los talleres siguen funcionando hasta la actualidad con personas que están predispuestas y listas para dar el mantenimiento correspondiente a las unidades tanto rodantes como para los coches o para las maquinarias sean del tipo diésel eléctrica, electro diésel o las de vapor que tenemos en la actualidad, ellos están con el personal siempre pendiente, viajan a Alausí también a dar constantes mantenimientos de la locomotora que se encuentra allá en la Nariz del Diablo o cuando las locomotoras pasan talvez a crear un desperfecto mayor entonces tienen que ir a donde este el daño lógicamente, entonces los talleres es un área que sirve también como contorno para dar giramiento o virar las locomotoras para salir tanto para el lado Norte y para el

lado Sur y sirve como andares que tiene para descansar o para estacionar la locomotora hasta nuevo viaje al siguiente día o cuando dispongan los altos superiores.

El barrio ferroviario es construido aquí en Riobamba en la parte del seguro social para abajo eso es la cooperativa el barrio ferroviario entonces eso fue hecho por ferroviarios hace años, crearon una cooperativa ferroviaria, hoy en día las calles todavía están con los nombres de Sibambe, Rio Chanchan, Huigra o sea tienen nombres de las estaciones al contorno de lo que es la línea férrea pero son ferroviarios que formaron una cooperativa y formaron sus casas ahí y viven hasta ahora yo conozco a un señor que fue hasta diputado de la ciudad de Riobamba, el señor Jorge Benavides él es ferroviario neto.

Entrevistado: GILBERTO ZAMBRANO

Fecha de Nacimiento: 17 de febrero 1951

Fecha de la Entrevista: 6 de julio 2018

Entrevistador: Violeta López

Yo ingrese al ferrocarril en el año de 1974 como ayudante mecánico en el taller de Sibambe, traje ahí como 5 años, luego fui jefe mecánico de motores, luego hubo la oportunidad de asistir a un curso en Quito durante 4 meses que era para ayudante motorista, Sali calificado y trabajé durante 5 años, luego un concurso para motorista para manejar los auto ferros también fui y salí calificado durante 24 años, trabajé en todo el largo de la línea férrea, conocía a diferente gente tenía conocimiento en todo sentido que inclusive cuando estábamos Riobamba – Quito trabajábamos con las agencias de viajes como: Metropolitanang Touring, Play Tour y así con una infinidad de empresas de Turismo, les iba indicando a lo largo de la vía como era el ferrocarril, como se inició, quien lo construyó porque hasta el momento viven las locomotoras, estas fueron traídas por Rodrigo Borja, las que todavía se mantienen y que en el momento hacen pasar como nuevas, lo que hicieron es pintar, mandaron a reparar 2 y el resto están 7 locomotoras fuera de servicio, están en los talleres de aquí y las otras están en los talleres de Quito, el equipo rodante que esta los coches eso es donación de España, total que el ferrocarril hicieron un gasto impugne, cuando más necesitaban, cuando necesitaba el ferrocarril una continuidad el servicio pues lo suspendieron por la falta de apoyo de ayuda y por eso fue la decadencia del ferrocarril, por eso tuvo tanto problema porque en 1994 al 2008 carecía de recursos, teníamos que fiar el combustible en las bombas de abastecimiento, porque no se cancelaba, entonces fue una mentira un engaño que fue un despilfarro de dinero en esto del ferrocarril.

En la actualidad gastaron tanto dinero en rehabilitar la vía pero en equipo rodante, en maquinaria y en locomotoras que se necesita no invirtieron nada, es por eso que el ferrocarril está abandonado como antes, no hay locomotoras no hay viajes, no hay viajes no hay turismo entonces no hay ingresos para la empresa, en aquellos tiempos trabajé en la Costa hubo tremendas inundaciones y la empresa exigía que trabajemos en esas condiciones que no se veía las ruedas del auto ferros, entonces cae y levanta porque había tremendos descarrilos, había derrumbes en los cuales teníamos que trabajar todo el día y éramos mal pagado en ese entonces nosotros ganábamos 2000000 mensuales y trabajábamos 48 horas sobre tiempo al mes y nunca nos reconocieron, nosotros mismo cuando salíamos de viaje había derrumbes, limpiábamos nosotros mismo o llamábamos a la cuadrilla mediante las pitadas reglamentarias que tenemos para un llamado de auxilio, venían las cuadrillas a auxiliarnos en la limpieza de la línea pues ahí demorábamos 1, 2, 3, 4 horas hasta que limpien para continuar el viaje y avanzar osino nos

tocaba quedar en la vía a dormir en el autoferro, se obstaculizaba el paso y no nos quedábamos sin comer, sin asistencia de nadie teníamos que avanzar solitos.

Como trabajadores no recibíamos mucho beneficio hasta los bonos que teníamos nos quitaron, teníamos por el día del ferroviario 25 de junio nos daban un sueldo eso nos quitaron que no merecíamos eso nos quitó Correa, ahora no sé qué les paguen a los actuales, nosotros por la andada y nos guardábamos las cosas por la familia porque teníamos un trabajo fijo, yo trabajé 34 años en el 74 y salí en 2018 son 10 años que voy a estar jubilado, antes salían con 25 de servicio y 45 de edad, pero a nosotros nos exigían trabajar mucho y nos pagaban menos no nos querían pagar lo reglamentario y si demandábamos pues nos amenazaban con quitarnos el empleo de trabajo, a veces la empresa no daba dinero para el mantenimiento de nuestros bolsillos sacábamos para dar para el autoferro que siga trabajando y algunos pernos, tuercas, tornillos se compraban de menos precio porque ya los repuestos más costosos tenía que dar la empresa, los repuestos originales para las maquinas son de las casas comerciales distribuidoras de repuestos mismo, esos autoferros eran ensamblados aquí en el Ecuador mismo en Chiriacu, claro los motores son extranjeros importados pero el ensamblaje lo hicieron aquí en Quito en el año 1975, las pocas maquinas que hay son pintadas, las otras a diésel, las otras a vapor son adaptadas lo que eran a petróleo ahora son a diésel, ahora el rodaje de esas locomotoras las negras que se llaman es muy costoso porque el combustible, el diésel es más volátil, por decir de aquí a Colta consume 1000 galones, el petróleo se mide por pulgadas haciendo un cálculo aproximado en comparación con el diésel entraría unos 100 a 150 galones, entonces es eventual o novedoso que corra la locomotora negra es por eso que solo funcionan 2 locomotoras que trajo Rodrigo Borja esas son Francesas, esas son las que están prestando servicio ahora, por acá en el cruce de la línea se oía siempre por lo menos unos 2 viajes a la semana ahora pues ya ni se oye se ha paralizado peor que antes está el ferrocarril y es muy costoso, el tren cruce que lleva de Quito a Duran durante 4 días cuesta 1200 \$ de aquí a Pistishi cuesta 35 \$ relacionado con el carretero de aquí a Alausí cuesta 2 \$ en carro entonces le asusta al extranjero y no se diga al Nacional anteriormente costaba 11 \$ y protestaba el extranjero y para Nacionales había un pasaje especial justamente de 3:50 ahora es único el pasaje de 35 \$ entonces una administración consiente hace falta para que hagan un estudio minuisioso y considere al pasaje populares para poder también nosotros hacer turismo y no solamente el extranjero merezca conocer lo que es la obra monumental de la Nariz del Diablo y la única en el mundo pues es muy difícil por la topografía del terreno porque inicia de 0 metros sobre el nivel del mar y avanza hasta 3350 m de altura eso tenemos en Palmira, Urbina y la ondulación de la línea para evitar los obstáculos tiene que dar un sinfín de curvaturas y coger un nivel entonces eso es maravilloso porque cuando se sale de una estación por decir de aquí de Riobamba se pasa por sin fin de paisajes, de vegetación, de costumbres, de vestidos de la gente porque de aquí salen con abrigos, chompas, bufandas hasta Palmira de ahí ya empieza a descender y pasado Alausí en el sector de Huigra la eterna primavera ahí empieza la gente casi ya a desvestirse porque empezamos el calor hasta llegar a Duran, entonces nuestro país es único porque tiene variedad en todo sentido.

A nosotros nunca nos dieron uniforme, en todo era negociado para darnos el uniforme nosotros pedíamos el dinero, comprábamos nosotros un pantalón jean y una chompa eso era suficiente para un distintivo pero la empresa cuando nos daba nos hacía pasar ese dinero que nos daban, por decir unos 300 sucres, los uniformes costaban unos 100 sucres hasta en ese sentido nos perjudicaban, ahora si hay uniforme y distintivo, el autoferro salía 6:20 de Duran y estaba 4:00 de la tarde en Quito y jamás hubo un semáforo, los señores que andan en moto haciendo parar a los carros, antes había pitadas reglamentarias en las cuales prudentemente en los cruces de

peligro viendo muy bien pasábamos y hasta los conductores del carretero conocían ya el pito del ferrocarril entonces se detenían y luego pasábamos nosotros pero ahora con estos señores es un despilfarro de dinero porque ni lo que gana en el viaje sale para pagar a estos señores, gastan innecesariamente en cosas que no llega al caso, aquí adornaron la estación, se ve bonito pero cosas que no es para que estén ahí, quitaron los negocios a la gente, en la estación había: bares, restaurantes, tiendas y llamaban antes los corositos hacían trabajos en tagua, subían los vendedores a los coches para vender a los pasajeros que se encontraban ya sentados con termos de café, empanaditas, sánduches, agüitas aromáticas, de aquí salía lleno de pasajeros en el trayecto en otras estaciones tales como en Cajabamba se subían las habitas, los mellocos y las aguas de canela, entonces a lo largo del ferrocarril era así, en Huigra que es una población muy bonita llegaba el tren N.º 6 y se encontraba con el que subía de Duran, cruzaban en Huigra y era el almuerzo reglamentario demoraba media hora el tren en el almuerzo entonces esa gente vivía es del tren, desapareció el ferrocarril ahí y desapareció la gente, en Huigra no hay juventud has gente solo ya mayorcitos toda la gente a emigrado al exterior, a las ciudades, es un bonito pueblito pero desierto, hay algunas casas que se encuentran cerradas, ahí había hoteles también, era muy llamativo, el tren que subía venía con: cañas, oritos y la gente costeña que se le conocía como mono venían comprando los orito, naranjas, mandarinas y a lo largo de la vía a los niños venían botándole por la ventana acá en Colta la gente decía regale ve siguiéndole al tren ellos ya sabían era una gran costumbres.

De aquí salía el tren de coles que decían el tren de carga salía con legumbres, papas, todos los productos de la Sierra se transportaba en el tren, iba a Bucay, Naranjito de igual manera para acá Riobamba, los vagones transportaban de Duran a Guayaquil en gabarra, la cual transportaba unos 12 vagones de carga era una plataforma inmensa con rieles que ensamblaba en el puente del muelle y le empujaba la locomotora mismo a esa plataforma, les aseguraba todos los coches ahí y había un remolcador, un buque pequeño ese enganchara y le iba nomas llevando, así mismo ensamblaba en el muelle y desembarcaban ahí, había las lanchas de pasajeros de aquí bajaban el tren de pasajeros, los auto ferros bajaban y la gente era transportada en lanchas del ferrocarril mismo, toda esa maravilla desapareció por las administraciones a veces por descuido de los empleados que pensaban que nunca iba a terminarse, entonces por la falta de atención misma, para el transporte de animales había vagones especiales, de acá del sector de Vélez de ahí transportaban bastante a Guamote, transportaban bastante ganado, cerdos inclusive caballos, había trenes de primera y de segunda esto dependía del costo, era de primera porque tenían más comodidad, eran con sillones amoblados de cuero, reclinables para un lado y para otro de los asientos que van uno tras de otro estos podían reclinarse y conversar con otra persona llevaban solo bolsos de mano, los de segunda eran unas bancas longitudinales a lo largo del coche a los extremos y uno a la mitad, permitían llevar sus canastos, y habían las jaulas también que venían de la Costa de la misma manera venia de todo ahí salía a las 4 de la mañana y llegaba a Alausí jueves y domingos había muchos trenes era el servicio único, continuo, todos los días infallible, había 6, 8 locomotoras, trenes que subían y bajaban, de aquí de Riobamba salían 2 trenes cada semana cargados de cemento cuando había mucha demanda de cemento salían todos los días trenes a Quito con el cemento, luego como ya vinieron lo tráilers, camiones, la decadencia de los gobiernos que no prestaron la debida atención se decayó el ferrocarril.

Los hoteles que funcionaban eran el hotel Americano, Ecuador, Bolivariano el Metropolitano era hasta la media de la avenida Daniel León Borja lo cual para la ampliación de la avenida tuvieron que mutilar la mitad, eso era una demanda de pasajeros, turistas porque las oficinas de

transporte de carretero eran alrededor de la estación, todavía la sede de la Patria existe, había de la Ecuador de la Chimborazo.

El edificio de la 10 de Agosto y Espejo eso es del municipio, utilizo como comodato el ferrocarril tanto tiempo pero jamás se preocuparon en tramitar una escritura como propiedad de la empresa, eso no consta como propiedad de la empresa, a nombre de la empresa pero es del municipio, en Bellavista hay 2 chalases por el parque de la madre, tiempos de los ingleses era posada y residencia que construyeron el ferrocarril, es de madera tipo de ese entonces, contorno de cipreses, era para los jefes que vivían ahí, en Guayaquil había unos terrenos botados nosotros como trabajadores pedíamos que nos dieran pero nos negaron, invadieron ahí uno y otro y no había quien les diga nada.

En los talleres trabajaba un jefe mecánico, el administraba el taller y al mismo tiempo a la gente estaba bajo la orden del jefe mecánico, había los mecánicos, habían carroceros, caldereros que se llaman para el trabajo de las maquinas negras de las a vapor, habían carpinteros, departamento de carpintería, habían torneros hay unos tornos únicos en el país, aquí en Riobamba, Duran y Quito todo eso está sin funcionamiento porque ya no hay esos trabajadores, los mecánicos de las maquinas negras eran únicos, en Duran había el equipo de los marinos, el capitán, el maquinista, el fogonero, el que mandaba en el tren a lo largo de la vía era el conductor bajo el mando estaban los brequeros, los estibadores, los porteros, en el autoferro había el motorista y el ayudante. En Quito había el departamento de tráfico y reclamos, el departamento del personal y el departamento de contabilidad.

En la estación del tren había el jefe de estación, los telegrafistas, los estibadores, los guardianes, en las estaciones los telegrafistas recibía disposiciones de la despachaduría que funcionaba en la Espejo y 10 de Agosto ellos administraban el movimiento de los trenes, ellos daban los cruces de los trenes, eran científicos para los cruces porque el tren que sale de Duran podría darse un cruce con el que baja de aquí de Riobamba entonces ellos decían cruce en Naranja Pata, calculando el tiempo y la carga que lleva entonces un tiempo determinado para que cruce entonces ahí cruzaba exactamente entonces esas disposiciones enviaban acá a la estación al telegrafista y el telegrafista entregaba las ordenes que se llamaba por decir el autoferro 94 cruce con la locomotora 58 que sube en Guamote entonces esa orden recibía el telegrafista en la estación y entregaba a la tripulación de las unidades que salían al conductor o al ayudante de esa manera funcionaba el ferrocarril y había un tráfico de subida y bajada de unidad de locomotoras, utoferro, el autoferro de Quito cruzaba aquí en Riobamba con 25 minutos de almuerzo con el que subía de Duran , aquí cruzaban, se almorzaba 25 minutos y continuaba el viaje el uno para bajo y el otro para arriba, así era, entonces era muy bonito era inclusive el reglamento del tránsito muy minuisioso e inteligente porque era un estrato del reglamento de tránsito ferroviario de Estados Unidos, ahora están pasados de moda sale el tren de aquí una sola parada y regresa al siguiente día y pasando 2 o 3 días, cuando yo inicié había 1800 trabajadores cuando yo Sali quedaron 540 trabajadores comentan que éramos vagos que era un cementerio que encontraban era culpa de gobierno porque ya después que salí yo salía a las 7 de la mañana con el viaje a la nariz del diablo porque no había paso, había tráfico, había los derrumbes, como no había paso íbamos solo hasta Sibambe y regresábamos a la tarde, entonces no había vía para que pueda transitar el ferrocarril entonces eso es la propaganda que hace Rafael Correa de que encontró un cementerio de fierros viejos y una tarea de vagos, pero todo eso fue culpa de los gobiernos, y lo que ha hecho es rehabilitar y llevarse la plata cada cual y como les da la gana, como está ahí votado el ferrocarril.

Las evidencias están al frente si sale un viaje no hay pasajeros o salen un viaje con 10 pasajeros que va a ser eso un viaje ni para pagar a la tripulación peor para que haya ingresos en la empresa, recuerdo que toda la vida se llevaba pasajeros en la parte de arriba y de abajo pero a raíz de un accidente en Guamote que paso con 2 japoneses, íbamos 2 auto ferros yo iba con 1 adelante y otro iba atrás que esa unidad era privada exclusiva de metropolitan touring porque ellos construyeron entonces iba con servicio de ellos y yo iba con servicio de pasajeros nacionales y al llegar a Guamote en una curva habían estado instalando fibra óptica para los teléfonos, habían estado templando pero han dejado muy bajo pero como era en la contra curva yo ni me di cuenta que no vi, podía pasar conmigo o como podía pasar con el otro entonces yo no vi y me había pasado y le esperaba yo al otro autoferro que venía atrás mío en la estación, en vista que no viene continuo el viaje cuando unos 3 km más adelante me llaman al teléfono, el guía de la unidad que venía atrás y me dice Gilberto que paso con ustedes digo nada y me dice hay 2 muertos, entonces digo porque que paso, dice no vería un cable que ha estado muy bajo y digo no he visto, han templado el cable, inconclusa la obra han dejado amarrado al otro lado de la vía en un árbol, entonces con el viento se bajó y le coge a los japoneses que iban adelante en la parrilla en la parte de encima le coge en el cuello y les corta el cuello, había sido un desangre bárbaro encima de la unidad entonces se mueren a raíz de eso era el impedimento que prohíben que vayan sobre el tren si la empresa debía interesarse y prohibir ellos como debe ser reglamentariamente los árboles, los obstáculos, cualquier cosa que existe en la línea, que haya peligro pero nunca hicieron eso sino más fácil impedir que suban los pasajeros, pero toda la vida había los pasajeros en la parrilla.

El ferrocarril deberíamos seguir conservando es por tanto sacrificio que costo al mismo Eloy Alfaro que él era el más sacrificado porque el continuo con la obra de Gabriel García Moreno que inicio, pero inicio en Yaguachi, entonces continua Eloy Alfaro con la obra, salió a pedir préstamos en Londres consiguió los prestamos hasta el ir y venir los políticos argumentaron de que es una barbaridad lo que está haciendo, se fueron en contra de él y a pesar de todo eso construyo el ferrocarril hasta llegar a Sibambe, por eso digo debe continuar que no sea en vano tanta muerte que hubo ahí en la Nariz del Diablo, porque vinieron vendidos los negritos jamaiquinos a la construcción exclusiva del ferrocarril pero con la condición que vengan y ya no regresen, entonces en ese tiempo para la construcción del ferrocarril mandaban a dinamitar la roca porque es roca viva y de la piedra buena, era un cerro de roca era imposible construir ahí la mesa para tender los rieles, entonces mandaban a dinamitar a los negritos, el mismo momento que reventaba la dinamita volaban ellos también, a Eloy Alfaro le transportaron en el mismo tren que construyo, estaba preso en Alausí de ahí le llevaron al penal García Moreno de ahí le sacan arrastrando y todo y le quemaron y fue conocido como la hoguera bárbara, los políticos, los opositores porque era lo único que iba a ser la obra monumental que se llama ahorita, la gran obra en ese tiempo, la monstruosidad de dinero, la barbaridad que paso con la gente, tanto tiempo que costo y para ese entonces era imposible pero lo hizo Eloy Alfaro, entonces por todas esas cosas que ha pasado debería continuar porque es una obra de ese entonces monumental y ejemplar para los gobiernos, decía la historia de García Moreno controlaba hasta 1 centavo y el trabajador ganaba 1 real osea 10 centavos diarios, por todo eso el ferrocarril debe permanecer porque quieren cambiar la razón social sea para el turismo pero no debe dejar de existir porque los pueblos ahorita mismo piden que se rehabilite el ferrocarril pero para la economía de los pueblos, los pueblos están abandonados no trabajan, los pueblos vivían del ferrocarril, del comercio, de negocios todo se cerraron a raíz de que el ferrocarril suspendió el servicio, los hoteles perdieron bastantísimo aquí sin el ferrocarril.

Entrevistado: Luis Maldonado

Fecha de Nacimiento: 23 de septiembre 1946

Fecha de la Entrevista: 7 de julio 2018

Entrevistador: Violeta López

El ferrocarril nace como una necesidad del país razón por razón de que en el año de 1800 cuando en Europa ya se construyó los primeros ferrocarriles en 1830 entonces era un medio de transporte mucho más efectivo que se hacía anteriormente a base de lomo de mula, otras partes hacia camellos, asnos, llamas entonces o sencillamente a pie, para eso también existían las carretas, era bastante peligroso atravesar montañas, quebradas, ríos, entonces las personas se veían prácticamente como una aventura, por eso es de que una persona que se iba de un lugar a otro iban haciendo su testamento, muchos de los casos acudían donde los curas a confesarse, elevar las oraciones para que en el viaje le vaya bien y que regrese, entonces era bastante difícil transitar por ejemplo de Quito a Guayaquil se hacía 21 días, partes a caballo, partes a pie entonces era dificultoso, en la parte de la Costa era más dificultoso por los reptiles y en medio de la selva, animales feroces, las enfermedades entonces eso era muy necesario como una visión así mismo de que el país vaya desarrollándose el presidente García Moreno en 1873 decide construir un ferrocarril que una desde la Rivera derecha del Río Yaguachi hacia la Sierra.

Pasaron muchos años, el presidente García Moreno falleció en 1875 prácticamente lo que se hicieron apenas son 27Km de vía férrea posteriormente vinieron las presidencias de Javier Espinoza, Placido Camaño, Ignacio de Veintimilla, Urbina, Luis Cordero, trabajaron poco desde Milagro que era el Km 47 hasta el Km 86 que es Bucay hasta allá llegó la vía férrea en esa cantidad de presidencias que era hasta 1897, Cuando el presidente Eloy Alfaro asume el cargo en el 1895 él se empeña en que la obra vaya avanzando para llegar a Quito porque esa era la intención pero para eso en la estación de Chimbo en la terminal del ferrocarril que dejó García Moreno era con la intención que ese ferrocarril avance por ahí hacia Guaranda y ahí que coja para Ambato y avance a Quito pero los estudios que realizó la compañía constructora en este caso al mando de Archer Harman y el primo de él Jhon Harman, hacen estudios y ese terreno no eran tan aceptable como para que pueda subir un transporte que en todo caso era pesadísimo, entonces por otro lado había otra intención de subir por el actual cantón Cumandá y subir por el Suncamal para coger la población de Sibambe y avanzar hacia Palmira, entonces también era un terreno muy suave similar al otro lado, hacen los estudios y hacen que el ferrocarril avance desde lo que era Chimbo el actual Bucay por la rivera del Río Chanchan llega a la base del Condor Puñuna que en ese entonces se llamaba así, comienzan las obras, eran terrenos selváticos llenos de enfermedades, la gente de acá no quería trabajar.

Entonces contratan alrededor de 5000 extranjeros, entre esos estaban, puerto riqueños, haitianos, dominicanos, centro americanos, gente que incluso estaba involucrada con la justicia que en esa época se acostumbraba a cumplir una pena haciendo este tipo de trabajos entonces daba en consenso los esclavos o los prisioneros a los contratistas, les pagaban lo mínimo, en su mayoría era gente de color pero con todo comienza la construcción del ferrocarril como le decía llega hasta la parte baja por la confluencia de los dos ríos del río Sula y del río Alausí entonces hacían una punta que le llamaban punta de Santa Elena, entonces dentro de esos trabajos en el patio en el sector de la playa de Pistishi que es ahora nombre indígena, ahí se hacen unos grandes campamentos para la construcción de la vía férrea porque ya fue imposible seguir ahí prácticamente se unen los dos ríos, se forma el Chanchan y entonces tenía que subir la rivera del

ríos Alausí pero era imposible porque hay partes que incluso tienen cascadas, entonces para vencer esa montaña, vencer la altura se construye la Nariz del Diablo que toma ese nombre por la exclamación de un Míster Shaun un contratista a unos kilómetros más abajo por el sector de Chanchan más o menos un poco más arriba el en medio de las montañas observa una derivación grande similar a la nariz entonces el exclama y dice o The mi noise o nariz del diablo que es en ingles entonces le toma el nombre y cambia en vez de cóndor Puñuna.

Entonces para eso la construcción de la vía en esa ruta hubo bastantes fallecimientos de gente que volaba con la explosión de las dinamitas porque muchos de los casos no consideraban que había gente que estaba colgada chuequeando, haciendo taludes o lo que sea explotaba y ahí morían entonces luego de eso logran vencer en 1901 la construcción de ese sector que era roca viva de ahí va avanzando hasta Alausí más o menos poniendo unos 10 Km desde la terminación de la Nariz del Diablo hasta Alausí, 10 Km más llega en 1902, 1903 llega a Guamote, 1905 llega a Riobamba, 1906 a Ambato, 1908 a Quito pero para eso también había que vencer otras partes en el relieve mismo de la construcción en la quebrada de shucos, es una quebrada inmensa que tenían que hacer un puente, pero para eso también más antes pasando Alausí hacia arriba tuvieron que construir un puente que fue construido por ese material y toda la estructura por el mismo Eiffel que construyó la torre Eiffel en Paris, entonces más al Norte unos poco kilómetros tenían que vencer la quebrada de shucos para eso también se planifica la construcción de un puente que resultó ser el puente más largo del ferrocarril tenía más o menos 115 m de largo y tenía una altura de 75 a 80 m, aquí por ejemplo se da un caso del heroísmo de un ferroviario ecuatoriano, las tripulaciones por lo general maquinista, conductor ellos eran de origen estado unidense o extranjeros que fue uno de los primeros que llegó a Quito en el ferrocarril, entonces en la misma construcción de la Nariz del diablo como son precipicios de 500 m que a cualquiera le espanta, entonces cuando era de inaugurarse ese tramo había una locomotora avanzada la N.º 12 cuál era el conductor, el fogonero el asistente del maquinista era un Nacional nacido en Pelileo José Ignacio Ramos, este señor viendo la negativa del maquinista dice yo paso en el hombre demuestras su heroísmo, ningún inconveniente porque estaba bien echa la construcción, más arriba del puente de shucos a un lado del puente para la inauguración de la obra estaban los generales Leonidas Plaza que era el presidente de la república en ese entonces y estaba por venir ya nuevamente a la presidencia el General Alfaro.

A quien se debe esta obra fue al General Eloy Alfaro entonces en agradecimiento él General Plaza le invita entonces ahí con bandas de músicos y una gran celebración que se iba inaugurar el puente de Shucos, así mismo de la misma locomotora que avanzaba no quiso el maquinista pasar porque decía que no hay garantía bueno y era real cuando el tren pasaba había un cierto movimiento en el comboid, él dijo no paso entonces se acerca José Ignacio Ramos y le dice a Archer Harman el constructor yo paso dice permiso yo paso entonces el consulta al presidente de la república y dice que pase inmediatamente se sube a la locomotora, le coge a un morenito a una persona de color de apellido Ruliman le coge para que sea su asistente como fogonero para que ayude a votar agua y a mandar petróleo para la combustión de los motores, entonces pasan, fue un motivo de alboroto de felicitaciones, de agradecimiento a este señor Ramos que cuando entra el presidente Eloy Alfaro nuevamente le da el cargo de primer maquinista ecuatoriano, también le nombra héroe nacional y le da el grado de Teniente del Ejército de esta manera se reconocía a la gente siendo una manera de incentivar entonces este señor trabaja hasta llegar a Quito él fue el primero en entrar a Quito 12 días antes que se haga la inauguración oficial.

Hay algunos ferroviarios que se han destacado, fueron gente muy positiva y que hacía quedar bien al ferrocarril, la llegada el tren a Quito se da el 25 de Junio de 1908, entonces desde los que eran enemigos del ferrocarril en caso de los conservadores, aquí en Riobamba mismo no querían ni que entre el ferrocarril pero después vieron el desarrollo e incluso dentro de la Provincia hay mucha gente que se apoderaron después de matar Alfaro los primeritos en ponerse el nombre de las estaciones en el caso de estación Mancheno, estación Palmira Dávalos al Norte igual la Avelina, la estación Lazo al Sur tenían los nombres de las esposas, de las hijas como: Paquita, Manuelita, Lolita pero antes al ferrocarril le sentenciaban que era del demonio y que por eso Eloy Alfaro le puso la Nariz del Diablo pero como le dije eso no fue así, después por el sector de Mocha era un sector que le llamaban la oreja del diablo, entonces por eso decían que era una obra del demonio que viene echando candela, que viene echando humo, la iglesia otro enemigo de esta obra, 15 días antes de la muerte de Eloy Alfaro ya estaba anunciado que el viejo mañoso, el viejo esto que otro, como iba a morir, que tenían que arrastrarlo, le iban a matar, que tenían que cortarle miembros e incendiarle y quemarle entonces todo eso hicieron por medio del diario el comercio que era el que publicaba, entonces por ejemplo el diario el comercio en 1906 cuando recién tenía 6 meses de edad ya pedía que se enjuicie a Alfaro y Archer Harman al uno por dar el dinero y el otro por recibir el dinero para la construcción del ferrocarril, que ignorancia si eso fue aprobado por la asamblea nacional, entonces toda esa gente, se instaló como vandalismos que descarrilaba trenes, asaltaban, sacaban las vías férreas incluso el clero se contrató 5000 forajidos colombianos que venga a destruir el ferrocarril pero con la táctica de un militar y un maquinista les hicieron salir despavoridos solamente echando más vapor porque la gente esa no conocía los colombianos no conocían esa parte del sector de la Sierra de Colombia de la parte de Neymar, Nariño, entonces la gente no sabía y empiezan a salir corriendo despavoridos solamente con el pito y el vapor que echaron y se fueron, total que Alfaro mismo pago a mucha gente de esa les pregunto si quieren trabajar en el ferrocarril, a otros les dio dinero para que se regresen y otros se quedaron a vivir acá, en Alfaro hay que reconocer que fue un gran hombre que no hizo solo el ferrocarril, otra cosa que dentro de los ferrocarriles ecuatorianos el presidente Alfaro tenía proyectos grandes de unir con el ferrocarril a todos y para que vea que siempre habido la negativa aquí en Riobamba, aquí se quería construir la fábrica de locomotoras a vapor pero la gente dijo que no, Ambato pidió y se iba a construir allá pero todos esos sueños murieron con el asesinato de Eloy Alfaro, hay una proyecto que sale de aquí de Riobamba salía para el sector de Pungalá de ahí a Guamboi y de ahí a Macas y de ahí avanzaba hasta Borja territorio hoy Peruano, un ramal de ferrocarril, otro salía desde Puerto Bolívar ese si funciono hasta 1952 que el gran Patriota Velasco Ibarra levanto el también el ferrocarril que había de Guayaquil – Salinas el cual también era de gran servicio, los ferrocarriles de Manabí igual, todos iban a ser unidos, el ferrocarril Sibambe – Cuenca dio sus servicios hasta 1997 el cual daba progreso al país, entonces con la llegada del presidente Correa es que nuevamente se rehabilita el ferrocarril después de algunos años.

En Riobamba lo que hoy es la Plaza Barriga se embarcaba el ganado, era prácticamente un centro ferroviario porque teníamos la llegada de trenes tanto desde Guayaquil, Duran, venían pasajeros de Cuenca, desde Sn Lorenzo, Ibarra, Quito, entonces Riobamba tenía su servicio de trenes de pasajeros entre Riobamba y Quito y de Riobamba a Bucay y de ahí a Duran a más de los trenes de pasajeros había el tren regular que era el número 14 y el 15 el que venia del tren de pasajeros, era por numeraciones que venían de Quito – Riobamba, entre Duran y Riobamba había el 5, 6, había otro que en la noche salía de Duran hasta Bucay que era el 7 y al regreso el 8 esas eran numeraciones del tren para identificar dentro del servicio de la organización mismo del transporte ferroviario, entonces aquí en Riobamba tenia a diario las visitas de los trenes

directos que se Movilizaban de Duran a Quito y desde Quito a Guayaquil en forma diaria, también el servicio de auto ferros o auto carriles, era un servicio mucho más rápido que daban, a más de esos trenes de pasajeros había los trenes de carga aquí en Riobamba mismo había unas tripulaciones de locomotoras que las 24 horas pasaban que pasaban preparando los comboid sea de carga o pasajeros, no había todavía en ese tiempo oleoducto en Quito, entonces llevaban todo en el tren como la gasolina, el petróleo, el diésel, en el ferrocarril se trasladaba mucho, en las fiestas patrias de 24 Mayo, 9 de Octubre, 3 de Noviembre de Cuenca, era los viajes 2, 3 comboid de gente con armamento así mismo que viajaban para los desfiles, había un tren que venía cada 28 de Mayo venían a celebrar el ascenso de Velasco Ibarra su ascenso bueno esto fue solo durante la presidencia del nomas pero era pura gente de malos antecedentes que las oficinas y las casas particulares a lo largo de la vía tenían que cerrarse porque iban echando mano, y así pasaron muchas cosas, Riobamba mismo era considerado uno de los mejores lugares por eso tiene el lema de la Capital ferroviaria, lamentable en los últimos años después de la rehabilitación no se consideró esa ruta Riobamba – Nariz del Diablo con la intención de avanzar más al Sur pero va a salir esta obra eso esta aceptado por el presidente Rafal Correo, precios cómodos esa gestión se izó, se entregó todo los documentos al Presidente Lenin Moreno para que se ejecute la obra solo es cuestión de buena voluntad, se ha insistido, la cámara de turismo es la que se propuso esto se está yendo hacer fueron palabras del gerente de ferrocarriles, palabras del Ministro que en los próximos meses sale, están compradas locomotoras, están comprado vagones, entonces todo está listo solo es cuestión de buena voluntad.

El día del ferroviario es el 25 de junio el día del ferroviario es con ocasión de la llegada del tren a Quito.

Entrevistado: José Balseca

Fecha de Nacimiento: 1 de noviembre 1949

Fecha de la Entrevista: 9 de julio 2018

Entrevistador: Violeta López

Debo comenzar indicándole de que directamente yo al ferrocarril no ingrese así directo trabajar, yo primero me gradué de Bachiller en el colegio Maldonado en aquel tiempo no había Universidad aquí en Riobamba, pero me toco ir a estudiar en Guayaquil en la Escuela Politécnica del Litoral, pero como no había muchos recursos económicos porque trabajaba solo papá y de paso mi papa también fue ferroviario y la mamá hacia los quehaceres domésticos y éramos 9 hermanos, entonces no alcanzaba para estudiar fuera de la ciudad, entonces tuve que regresar y cuando regrese de Guayaquil abandonando los estudios, mi mamá y mi papá hablaron aquí en la estación del ferrocarril donde hoy es la Plaza Alfaro, entonces ahí era que se llamaba estación del ferrocarril, había mucho comercio, había bastantes trenes que llegaban con comercio, con mercaderías, había el tren mixto que salía a las 6 de mañana de Riobamba a Guayaquil y regresaba de Guayaquil a Riobamba a las 4, 5 o 6 de la tarde, llevaba pasajeros y había un coche especial que llevaba equipaje y traía mercadería muy específica digamos perecible, traían el mismo día, entonces había mucho trabajo y yo entre a practicar en la estación, después de un tiempito como yo era bachiller, estude entonces muy pronto me dieron ahí un cargo que se llamaba de calculador y en qué consistía el calculador en calcular el transporte, cuánto cuesta el transporte de la mercadería, había un compañero que pesaba con unas balanzas grandes y mandaba unos boletos con él eso entonces de acuerdo a ese peso yo calculaba el precio y eso le daba al señor cajero para que el cobre, entonces esa era mi función y también yo madrugaba a las 5 de la mañana a despachar el mixto porque había señores que

enviaban mercadería de madrugada lo que se llamaba el equipaje, embarcaban carne entonces yo les pesaba en la mañana, les hacía la guía y les cobraba entonces así hacíamos todos los días y se iba en el mixto que se llamaba de pasajeros a Guayaquil esas eran las funciones, yo alrededor de unos 6 años trabajé así, aprendí a trabajar prácticamente ahí, era un trabajo muy fuerte había mucho movimiento, pero como me gustaba estudiar entonces mientras yo trabajaba en el ferrocarril jovencito de 20 años me case, entonces ya era una responsabilidad más grande todavía, entonces como me gustaba estudiar dije no me voy a quedar así no es que desprecie porque ahí aprendí a trabajar, entonces ingrese en aquel tiempo a estudiar en la extensión de la Universidad Central aquí en Riobamba, y me gradué después de 4 años, osea estudiaba y trabajaba porque el estudio de la Universidad era tarde de 5 a 10 de la noche, entonces no había problema yo una media hora así me daban permiso en la oficina para irme a la Universidad, entonces como en la Universidad solo era 4 años yo me gradué de licenciado en físico matemático y en aquel tiempo no había muchos licenciados en matemática entonces apenas me gradué en la universidad inmediatamente me dieron un puesto en el magisterio entonces ya tuve que dejar el ferrocarril pero yo creo que los 6 años que pase en ferrocarril fueron unos años en donde le digo aprendí a trabajar y ver cómo era el ferrocarril tan lindo tan bueno y había tanto trabajo tanto movimiento no es como ahora que es muerto, la estación que es de la Plaza Alfaro era llenita de mercaderías, las bodegas todo eso y los galpones que es a lado derecho era llenecito de fruta que venía los miércoles y viernes vagones enteros de banano y desembarcaban cualquier cantidad de plátano ahí una inmensidad y todo eso me tocaba a mí revisar que este bien cobrado porque de pronto la tarifa no estaba bien a mí me tocaba volver hacer, los días lunes, miércoles y viernes, en todos esos galpones que había estaban las legumbres.

Se embarcaba unos 4 o 5 vagones de legumbres para la Costa e iban despachando en todo el trayecto, cada vagón llevaba unos 600 a 1000 quintales, iban llenecito de legumbre los lunes, miércoles y viernes era de legumbres, los precios eran baratos por eso es que la gente embarcaba, prefería ir en el tren porque eran baratos, claro que también había el transporte de camión pero era un poco más caro pero la gente en cambio prefería venir acá a la estación del ferrocarril, ahí mismo empacaban, pesaban y había un grupo de señores estibadores que cargaban eso e iban empacando por estaciones osea en el orden de estación, por decirle primero es Bucay, Milagro, Naranjito así iban embodegando las legumbres, los días sábados en cambio así mismo había unos 2 vagones que los señores comerciantes vuelta embarcaban esteras para Guayaquil, también sogas, aventadores, canastas, todo ese tipo de mercadería era solo los sábados igual había un tren especial que llevaba todos esos productos, el sistema de trabajo mío consistía en calcular los precios de la mercadería es decir cuánto se cobra la tarifa, pero mi trabajo era no sacrificado pero ya uno se acostumbra, mi trabajo era los 365 días del año porque yo madrugaba todos los días a la 5 de la mañana despachar el mixto, que era de pasajeros pero había un vagón que traía mercadería que los señores venían a pesar de madrugada entonces yo despachaba eso y de ahí despachaba el mixto que ya salía a las 6 de la mañana a Guayaquil, de ahí me tocaba llenar unos libros de la mercadería que venía, déjale listito para que el señor cajero comience a cobrar y yo regresaba a la casa como a las 7 de la mañana a descansar hasta las 9 que regresaba a la oficina ahí si me quedaba hasta la 1 o 2 de la tarde de una trabajando ahí facturando, 3 de la tarde o 3 y 30 nos íbamos almorzar, toda la mercadería pasaba por mis manos y de ahí se volvía abrir a las 4 de la tarde hasta las 5 se abría nuevamente la oficina para que los señores comerciantes vuelvan a pagar, ellos pagaban el flete y retiraban sus mercaderías que venían de Quito y Guayaquil, entonces había unos boletos pagaban al cajero, le sellaba iban a la bodega y retiraban la mercadería hasta las 5 ese era el ritmo de trabajo los lunes, miércoles y viernes, los

martes y jueves también trabajaba de 5 de la mañana a 7, regresaba a las 9 hasta las 12 y 30 y de ahí regresábamos a las 2 de la tarde hasta las 5, esos 2 días no había despacho de tren de legumbres, el cajero de 8 a 12 y de 2 a 5 y el sábado igual yo entraba a las 9 hasta la 1 que se terminaba de cargar la mercadería mencionada, también algunas personas mandaban lo que era ropa deportiva, pantalonetas, camisetas.

Alrededor de la estación había las pensiones, que era las pensiones lo que ahora son los hoteles y hostales que antes les llamaban las pensiones, una conocida era la pensión Villa Ester, hay otra pensión que se llama la estación, al momento que llegaba el mixto había un poco de gente que recibía a los turistas que decían hotel, hotel y les llevaban a estas pensiones y por ese trabajo estos muchachos recibían un dinerito, el único hotel que había era el metropolitano y en todo el alrededor de la estación vendían las canelas como decir las cantinas, había bastantes cantinas que vendían los canelazos, de comida había al frente un grupo de señoras que tenían unas carretillas que vendían comida se amanecían ahí y salían con unos chicos a ofrecer comida al tren, antes también había lo que era el autoferro parecido a un bus, también hacia el servicio de Guayaquil – Quito, ese llevaba solo pasajeros entonces nosotros también vendíamos boletos, en nuestra oficina se vendía boletos, se despachaba la mercadería y se entregaba la mercadería, muchos comerciantes de Riobamba traían mucha mercadería en el tren es que el costo era barato, pero lamentablemente no progreso, no supero, entonces se destruyó todo pero era un negocio tremendo.

El edificio que se encuentra en la 10 de Agosto y Espejo funcionaban las oficinas de los despachadores y la super intendencia de ferrocarriles, era el jefe que conocía todo el movimiento, ahí funcionaba equipo de despachadores en que consistían los despachadores, ellos despachaban el tren por decir a ver el tren tiene que salir con mercadería a las 11 de la mañana por ejemplo entonces nosotros ya le tenemos listo con mercadería y todo entonces ellos ordenaban que el tren salga y ellos hacían los cruces de los trenes de las estaciones, se comunicaban por el telégrafo de una estación de ferrocarril a otra había el telégrafo entonces se comunicaban, entonces los señores despachadores son los que despachaban los trenes, ellos indicaban a qué hora salía, por ejemplo había trenes que salían de madrugada entonces ellos despachaban el tren, había por números por ejemplo había el ten que se llamaba el numero 15 decían por ejemplo el tren numero 15 tiene que salir a las 4 de la mañana, entonces ellos daban la orden para que salgan, ahora como veían al personal para que vayan en el tren porque en esos trenes había por ejemplo el maquinista, había el fogonero, había el conductor era como el jefe del tren el responsable del tren y 3 brequeros que eran los que iban sobre los vagones controlando los frenos de los vagones, en una bajada ellos ajustaban los frenos para que no se desvié el tren y en una subida en cambio aflojaban, y el conductor era el que recibía las ordenes en cada estación le decían por ejemplo está viniendo otro tren de Quito y en Urbina tienen que hacer un cruce entonces ahí el conductor es el que ordenaba al maquinista para que espere en Urbina hasta que venga el otro tren y cruce.

Yo viví en el barrio el Vergel más arribita del barrio Ferroviario donde es ahora la clínica del seguro, todo ese sector se llama el Vergel, ahí me crie yo, mi papa tuvo una casita, una villa de esas, más abajito era el barrio ferroviario se lo llamaba así porque ahí vivían muchos barrios ferroviarios, en el Vergel también había ferroviarios.

Como les llamaban al personal para que vayan en el tren, había un señor que le llamaban el llamador que era un señor que andaba en bicicleta y conocía las casas de toditos los señores

ferroviarios de los trenes por ejemplo en mi caso iba a las 3 de la mañana y decía Pepe Balseca usted tiene viaje a las 4 de la mañana en tal número de tren, iban así llamándole de puerta en puerta, él les iba haciendo levantar y diciéndoles a qué hora deben irse de viaje a la hora que les tocaba ese era el llamador, entonces los señores fogoneros, los brequeros, el maquinista, el conductor estaban descansando pero tenían ya un viaje pero ellos no sabían a qué hora entonces el llamador les iba avisando, entonces los señores y se cambiaban de ropa se alistaban y subían a los talleres ahí era donde se ubicaban todos los trenes solamente el mixto de pasajeros iba abajo, todos los de mercadería salían de arriba salían tanto para Quito como para Guayaquil, los trenes llegaban hasta Duran ahí había lo que se llama un gabarra que era como una plancha donde había rieles entonces la gabarra estaba en el muelle y el tren le empujaba a los vagones y le embarcaban en la gabarra y le pasaban al otro lado a Guayaquil entonces al otro lado en el muelle descargaban la mercadería para Guayaquil, en cambio el de pasajeros llegaba hasta Duran y ahí antes de que construyan los puentes había unas canoas, unas lanchas así los pasajeros llegaban a Duran, se embarcaban en las lanchas y pasaban el río Guayas al otro lado a Guayaquil y les dejaba allá en la estación del ferrocarril del otro lado pero todo eso ya está desperdiciado, era muy bonito había bastante afluencia de pasajeros, de mercadería de trabajos.

Los señores brequeros si llevaban uniformes, yo recuerdo mi papá les daban en ese tiempo un overol o mameluco y un saco de jean de una tela buena y una gorra eso les daban ahí mismo pero después como el ferrocarril fue decayendo un poco ya no les daban ya ellos mismo se confeccionaban, en cambio para las oficinas nos hacíamos nosotros mismos un ternito lo mismo los señores despachadores, los oficinistas eran con ternito, los señores que cargaban la mercadería ellos trabajaban con cualquier ropa, los señores que andaban en los trenes llevaban una gorra, pañuelo, gafas, botas mamelucos, un suéter abrigado por dentro porque hacía mucho frío y después ya se hicieron chompas de cuero y andaban a llevar los ponchos de caucho porque llovía y como iban encima de los vagones donde iban a escampar entonces con el poncho se protegían de la lluvia.

Los problemas por los que fue decayendo el tren fue el monopolio de transporte, comentaba que en aquel tiempo comenzaron asomar los camiones, los tráilers entonces a los transportistas no les convenía que funcione el tren con tarifas baratas, porque un pasaje en tren era barato, el transporte de 1 quintal de mercadería también era barato en cambio si usted llevaba en los camiones era un poquito más caro, la desventaja del ferrocarril que era un poquito más demorado en cambio en los carros era más rápidos pero le costaba más, pero aun así los comerciantes comenzaron a irse más a los camiones entonces fue decayendo el ferrocarril, otra cosa fue que los gobiernos no le dieron importancia, no impulsaron para modernizar a tiempo el ferrocarril dejaron que se vaya terminando porque si hubieran dado el impulso para modernizar eso hubiera seguido pero lamentablemente las políticas no fueron así, lo mismo los pasajeros en las empresas interprovinciales es más rápido de aquí a Quito usted se hace en este momento 2 horas y 30 o 3 horas en cambio en el tren se hace 4, 5, 6 horas porque va parando y es más demorado, pero en cambio el paisaje, disfrutar del turismo es lindo.

Como oficinista pase a ser cajero y tuve mi calculadora, para la familia se recibía normalmente el sueldo que en esa época era en sures en esa época se podía vivir con eso, logre subir que era como un escalafón, en nuestra oficina había lo que era el jefe de estación, el sub jefe, había el cajero que trabajaba de lunes a sábado y descansaba los domingos, había el boleterero, el facturador de guías, el calculador, el pesador, el bodeguero y los señores estibadores que en aquel tiempo les llamaban cargadores todos ellos eran el equipo que trabajaban en la estación éramos como unos

30 ya que era mucha afluencia de mercadería y había turnos les tocaba madrugar a veces a los señores estibadores a las 3 de la mañana porque había embodegada la mercadería y eso había que cargar a los vagones e ir acomodando, también bajaban toda la mercadería que ya había llegado en la noche y guardaban en las bodegas. Nosotros no teníamos ni fiestas, ni primero de enero ni Navidad ni nada porque teníamos que trabajar porque el salía todos los días y teníamos que despachar la mercadería, presto sus servicios desde el año 1974 a 1980 yo con lo que ganaba en el ferrocarril me sustentaba para mis estudios.

La hermandad de exferroviarios el primer domingo de cada mes tienen unas reuniones en donde informan las actividades que ha habido en el mes o lo que vayan a hacer.

Para cerrar los vagones se sellaba las puertas con una plancha de metal, se ponía con candado y solo se habría donde se debía bajar la mercadería, para marcar las mercaderías se utilizaba un baldecito de tinta con una brocha por ejemplo yo soy José Balseca entonces a mí me ponía J B en el saco y ponían Milagro entonces que significaba que debían dejar en Milagro, entonces así marcaban con la tinta las iniciales a quien dejaban y en donde todos los sacos de legumbres iban marcados entonces cogían la guía y decía J B Milagro 20 sacos entonces decían son estos ahí había personal que bajaba y así iban entregando en las estaciones, así era el sistema para que no se confundan.

En los talleres había cualquier cantidad de trabajo porque cada tren que llegaba de viaje ingresaba al taller y entonces los señores del taller hacían el mantenimiento, cualquier cosa que pasaba el maquinista dejaba avisando que estaba fallando, entonces inmediatamente ellos se ponían a reparar y le dejaban listita a la máquina para el siguiente viaje, el taller tenía mucho trabajo, trabajaba las 24 horas ahí había un montón de trenes que venían de viaje unos 6,7 trenes se metían ahí y tenían que trabajar duro reparando y haciendo el mantenimiento y lo dejaban al punto.

En las oficinas del tren funcionaban unas oficinas de vía, en las cuales había los señores carrilanos ellos hacían el mantenimiento de la vía y de los rieles, como antes eran de madera los durmientes ahora son de cemento, ahí algún durmiente que estaba podrido iban cambiando para que no se descarrile el tren, mala hierba que se cría por ahí entonces limpiaban, de repente niños traviesos que botaban piedras retiraban, si algún clavo se salía volvían ellos arreglar, ellos se encontraban durante la vía ellos hacían el mantenimiento del ferrocarril pero tenían por tramos por decirle una cuadrilla y el sobrestante él era el que estaba a cargo de la cuadrilla de 6 o 7 personas, por ejemplo uno tenía de Riobamba hasta Mocha, otra cuadrillas de Mocha hasta Ambato

La gerencia general era en Quito el gerente general era el que administraba todo, entonces como controlaban los ingresos de todo el dinero, como todo era facturado, eran unas guías que se hacían los paquetes y se enviaba en el autoferro a Quito a la oficina central ahí había el personal que cogían esas guías y volvían a revisar que este bien calculado, que este bien cobrado que no haya fallas, revisaban igual los boletos de los trenes de los pasajeros, como el cajero recibía había lo que se llamaba los colectores el que cobraba los pasajes de los mixtos y daba los boletos como hay aquí los controladores, ellos andaban con libretines y con una picadora, compraba un boleto en la estación y dice a donde va diga usted a Duran entonces le iba picando y si no tiene boleto el señor le daba el boleto y le cobraba entonces tenían un talonario y el boleto entonces ahí le picaban a donde, cuando ya venían de viaje depositaban al cajero y decían

en este viaje he vendido tantos boletos aquí están los boletos se sumaba y se veía el informe que daban y el dinero y le daban una factura de lo que ha entregado el colector.

El mixto que iba de Riobamba a Guayaquil había unos coches por decirle había unos 4 coches, dos coches de primera y dos de segunda, que era los coches de primera tenían los asientos como sofás cómodos de cuero, en cambio los de segunda tenían unas bancas de madera entonces esos costaban menos, la gente que no tenía dinero decía deme uno de segunda nomas, había unas jaulas que eran vagones pero con ventilaciones como con tiras bien seguras pero era muy poco que llevaban, embarcaban ganados por ejemplo los militares traían los caballos, hacían bastantes viajes en el tren, habían las plataformas donde llevaban material como el ripio, arena que cargaban en las góndolas y tenían unas compuertas aflojaban las compuertas como las volquetas y caía todito a los lados esos se llamaban plataformas, también habían los tanqueros que transportaban gasolina, el kerosene a diferentes lugares por medio de mangueras descargaban los tanques, todo eso se perdió, el kerosene se utilizaba en el candil como linternas, los brequeros andaban a llevar estas linternas tenían una cosa de vidrio con las cuales daban señales para que vea el maquinista que tiene que hacer, era bien bonito lamentablemente se perdió todo.

Entrevistado: Franklin Cepeda

Fecha de Nacimiento: 16 de marzo de 1975

Fecha de la Entrevista: 14 de mayo 2018

Entrevistador: Violeta López

Hay dos tipos de autoridades nacionales y locales ahí por ejemplo me parece que hay que considerar por justicia la Administración de Gabriel García Moreno en la que comienzan a realizarse las primeras obras para adoptar a la nación de una vida férrea más aun en el caso de Ecuador que necesita comunicarse puesto que era más fácil mandar un quintal de cacao a Europa que un quintal de papas de la Sierra a la Costa.

Los servicios que prestaba el tren en general era una vía de conexión pensada para que el país se conecte consigo mismo para unir regiones básicamente Costa y Sierra.

En cuanto a los materiales y equipos si utilizaban los diversos coches de mano, herramientas para los brequeros, herramientas para los maquinistas.

A qui en Riobamba alguna vez se pensaba construir una estación con plataforma para no hacer una espiro en el trazado del tren sino pues que este llegara y la plataforma girase y no necesitara darse la vuelta para ir de retorno.

El tren cobraba por tramos dependiendo de las estaciones según la distancia que se cobraba los fletes.

Básicamente se vendía comidas sazonadas para los viajeros.

En cuanto a los problemas que surgieron durante el funcionamiento del tren eran los descarrilamientos, actos de atentado, accidentes, derrumbes, si se daban ese tipo de problemas de una índole técnica, también de índole política ya que se quería pasar la estación de Riobamba a Ambato, pero no les convenía a los hoteleros, cantineros, chicheros de gente que tenía relación

con el transporte, en las cantinas de Riobamba vendían la naranjillada, el canelazo, el almibarado que eran como que 3 licores muy recurrentes obviamente por el frío.

En cuanto a hoteles es una pregunta interesante se dice que a la llegada de los pasajeros había gente gritando Hotel Guayaquil, Hotel Ecuador por lo que parecía que Riobamba era solo hoteles.

Acerca de la vestimenta yo he visto los overoles, gorras con visera como que era un distintivo según la plaquita que tenía si era maquinista, brequero si era ayudante.

Familias ferroviarias sin duda hubo en las ciudades se iba constituyendo los llamados barrios ferroviarios o ciudadelas ferroviarias, por la Condamine la Chile y La Valle ahí se encuentra unas callecitas con nombres de temáticas ferroviarias como Archer Harman, Río Chanchan que tiene que ver con la especialidad que fue tomando el Barrio con gente que trabajaba para el tren.

Hasta los años 60 era muy común en Riobamba hablar de las tardes de correo es decir el desplazamiento de la gente hasta la estación para ver la llegada de la valija postal que era llevada hasta el correo iban allí tuvieran o no tuvieran la correspondencia si la tenían bien sino no llevaban nada.